

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE CAEN

Les Collisions de Véhicules

Etude sur un problème de Responsabilité Civile

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*Soutenue publiquement
dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit
le 19 Avril 1937*

PAR

Pierre JOURDAN

JURY { *Président* : M. FREJAVILLE, *professeur.*
 { *Suffragants* { MM. LEMONNIER } *professeurs.*
 { PEBBEAU }

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^{te}

158-160, Rue Saint-Jacques

1937

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE CAEN

Les Collisions de Véhicules

Etude sur un problème de Responsabilité Civile

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*Soutenue publiquement
dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit
le 19 Avril 1937*

PAR

Pierre JOURDAN

JURY { *Président : M. FREJAVILLE, professeur.*
Suffragants { MM. LEMONNIER } *professeurs.*
PERREAU }

PARIS

LES ÉDITIONS DOMAT-MONTCHRESTIEN

F. LOVITON & C^e

158-160, Rue Saint-Jacques

1937

UNIVERSITÉ DE CAEN — FACULTÉ DE DROIT

Année Scolaire 1936-1937

Doyen :

M. HENRY NEZARD, (*, I. ☼)

Doyen honoraire :

M. EUSTACHE PILON (*, I. ☼)

Assesseur du Doyen :

M. GOMBEAUX (*, I. ☼)

Professeurs honoraires :

MM. CABOUAT (O. *, I. ☼)

DEGOIS (I. ☼)

Professeurs :

MM. NÉZARD, (*, I. ☼), professeur de Droit administratif, chargé du Cours de Législation Minière ;

GOMBEAUX (*, I. ☼), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit international privé ;

BRIDREY (*, I. ☼), professeur de Droit romain, chargé du Cours d'Histoire du Droit Public ;

LEPARGNEUR (*, I. ☼), professeur de Droit commercial ;

LEMONNIER (I. ☼), professeur de Droit civil ;

PERREAU (☼), professeur de Droit criminel, chargé du Cours de Droit civil approfondi et comparé ;

LAMPUÉ (☼), professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel ;

YVER, professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé, chargé du Cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie ;

PRUD'HOMME (*, ☼, ☼), professeur de Procédure Civile et de Voies d'Exécution ;

FRÉJAVILLE, professeur de Droit Civil ;

SAINT GERMÈS, Professeur d'Economie politique ;

BESNIER, professeur de Droit Romain ;

LEDUC, professeur d'Economie Politique, chargé du Cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du Cours de Législation Financière ;

PERCEROU, agrégé, chargé du Cours de Droit Maritime et du Cours de Législation Industrielle.

Secrétaire :

M. ROUX (I. ☼, ☼, ☼), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.



INTRODUCTION

Ce n'est pas sans quelque appréhension que l'on entreprend aujourd'hui une étude des problèmes de la responsabilité civile.

Quelles idées nouvelles apporter en cette matière qui a fait l'objet de tant de discussions et dont tous les aspects paraissent maintenant avoir été envisagés ; que dire qui n'ait été répété déjà de nombreuses fois ?

Il est devenu banal de remarquer combien le Progrès sous la forme du machinisme, avait, en bouleversant leur existence, modifié par là-même les rapports juridiques qui pouvaient naître entre les individus.

Le siècle dernier avait présidé à cette évolution de la vie sociale, dont la seule transformation des moyens de transport et l'apparition de l'automobile étaient sans conteste parmi les facteurs les plus importants. Le ^{xx}^e siècle devait voir cette évolution suivre son cours et s'accroître au lendemain de la guerre dans des proportions considérables.

L'auteur d'une thèse récente (1) signalait le parallélisme existant entre l'augmentation du nombre des véhicules en circulation, l'augmentation du nombre des accidents, l'augmentation enfin du nombre des ouvrages traitant des questions de responsabilité.

Plus que jamais, cet état de choses se confirme à l'époque présente et il suffit d'observer les rôles des affaires

(1) M. Libmann, Thèse 1933, *La Théorie française de la Responsabilité du fait des choses inanimées.*

civiles et correctionnelles pour constater que les seuls problèmes soulevés par la circulation automobile occupent aujourd'hui la majeure partie des audiences des Cours d'appel et des Tribunaux.

Et c'est aussi au ^{xx}^e siècle que l'on devait assister à l'évolution de tout notre système de la responsabilité civile et à l'adaptation aux circonstances nouvelles des principes traditionnels de notre droit.

La faute délictuelle était jusqu'alors demeurée le seul fondement de toute réparation, et il appartenait à la victime qui prétendait avoir subi un dommage, d'apporter la preuve que le défendeur avait commis une faute, et que cette faute était la cause du dommage.

Une règle particulière, dispensant leurs bénéficiaires de la charge de la preuve, avait toutefois été édictée par le Code Civil au profit de certaines personnes et dans des hypothèses déterminées.

Les parents, sont responsables des dommages causés par leurs enfants, les maîtres de ceux causés par leurs élèves, les commettants de ceux causés par leurs préposés.

Les propriétaires d'animaux sont responsables des dommages dont ceux-ci sont la cause.

Enfin le propriétaire d'un bâtiment mal construit ou mal entretenu est responsable du dommage causé par sa ruine.

Le domaine d'application de ces exceptions, qui ne pouvaient être interprétées que restrictivement, était assez limité, et l'art. 1382 restait la règle générale et le plus souvent invoquée en matière de responsabilité.

Ce système, élaboré à l'époque de la manufacture, des chaises à porteur et des carrosses, alors que les seules forces de la nature utilisées étaient les hommes et les bêtes, que

les choses inanimées étaient encore inertes et que l'homme, lorsqu'elles arrivaient à remplacer les forces vivantes, conservait malgré tout sur elles un contrôle et un pouvoir suffisant pour qu'aucun accident n'intervint qui ne puisse être imputé à une faute de sa part, ce système devait se révéler insuffisant à mesure que se transformaient les conditions de la vie économique.

L'homme était dépassé par la machine ; les accidents devenaient plus fréquents ; ils étaient le plus souvent anonymes, et ne pouvaient être imputés à aucune personne déterminée ; la faute en tous cas était presque toujours impossible à prouver, et la victime n'obtenait de toute façon aucune indemnité.

C'est alors que fut découvert dans l'art. 1384 le principe de responsabilité qui était nécessaire pour réparer les injustices dues au Progrès, et permettre aux victimes d'accident d'être plus sûrement indemnisées. « On est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde », dit le premier alinéa de cet article.

L'hypothèse avait donc été prévue par les rédacteurs du Code et il existait une responsabilité du fait des choses inanimées, exclusive de toute faute de son propriétaire ou gardien.

Et pour la première fois, le principe d'une présomption de responsabilité devait être consacré en 1896 (1), par la Cour de Cassation, deux ans avant la fameuse loi des accidents du Travail qui confirmait plus certainement encore la tendance générale de l'époque.

L'art. 1384 a parcouru du chemin depuis 40 ans : son application s'est étendue d'une manière considérable, et

(1) Cass. civ. 16 juin 1896 et 30 mars 1897 (S. 1897.1.433) not. Saleilles.

l'expérience a démontré que les choses inanimées qui causaient le plus souvent des accidents étaient les automobiles. Il serait plaisant de croire que le législateur de 1804, avait prévu, un siècle à l'avance, l'intérêt qu'aurait un jour l'alinéa premier de son article 1384 ; contentons-nous d'admirer l'ingéniosité de la jurisprudence qui a su tirer de ce lambeau de texte une théorie si importante et si subtile et qui a réussi à l'appliquer, en en respectant la lettre, à des hypothèses qui ne pouvaient même pas effleurer l'esprit de son rédacteur.

*
* *

Il n'est pas inutile avant d'aborder cette étude de rappeler le caractère exact de la présomption qui a été édictée sur les termes de l'art. 1384, et les différents systèmes admis successivement par la jurisprudence quand il s'est agi de l'appliquer, notamment aux automobiles.

I. — Aux termes d'une jurisprudence constante, la présomption de l'art. 1384 est une présomption irréfragable. Elle n'admet pas la preuve contraire, en ce sens que le présumé responsable ne peut s'exonérer de son obligation de réparer en apportant la preuve qu'il n'a commis aucune faute.

Il ne sera exonéré que s'il fait la preuve que l'accident a été produit « par un cas fortuit ou de force majeure, ou par une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ».

La jurisprudence a été longtemps hésitante, et un certain nombre d'arrêts, antérieurs à 1920, avait admis la destruction de la présomption par la preuve de l'absence de faute. Un arrêt de la Chambre Civile du 16 novembre 1920, qui, s'il n'est peut-être pas le premier (1), est en tous cas

(1) Cass. civ. 16 novembre 1920, D. 1920.1.169 et Cass. civ. 21 janvier 1919, D. 1922.1.25.

absolument formel, a tranché définitivement la question en ce sens.

Pour que soit détruite la présomption de faute qui pèse sur l'automobiliste, « il ne suffit pas de prouver qu'il n'a « commis aucune faute, ni que la cause du dommage est « demeurée inconnue ».

II. — Une autre difficulté apparut très vite lors de l'application de cette nouvelle jurisprudence, difficulté qui aujourd'hui encore est l'objet d'abondantes discussions.

Une faute de la victime prouvée par le gardien de la chose inanimée suffit-elle à détruire totalement la présomption qui pèse sur ce dernier ; et la victime doit-elle alors prouver une faute de son adversaire conformément à l'article 1382, pour que ce dernier supporte une part quelconque de responsabilité ?

Ou bien la présomption de l'art. 1384 peut-elle subsister partiellement, malgré la preuve établie d'une faute de la victime, et être le fondement d'une part de responsabilité à la charge du gardien de la chose inanimée ?

La jurisprudence, bien qu'elle affirme dans toutes ses décisions que la présomption est détruite par la preuve d'un cas fortuit, de force majeure ou d'une cause étrangère, est encore divisée sur cette question, et la Cour de Cassation après avoir admis successivement la divisibilité et l'indivisibilité, semble s'orienter aujourd'hui vers la première solution.

Ce problème fera ultérieurement l'objet de plus amples développements et nous ne nous y étendrons pas davantage à cette place. Il se rattache au fondement même de la présomption édictée par l'art. 1384 et à la signification exacte que l'on doit donner à la responsabilité du fait des choses inanimées et il intéresse en outre une des hypothèses parti-

culières de collision à laquelle nous consacrerons un chapitre de cette étude.

Examinons maintenant les divers systèmes admis par la Cour de Cassation lorsqu'il s'est agi d'appliquer l'art. 1384.

III. — Le premier, qui n'est plus soutenu aujourd'hui par personne, consistait à distinguer le fait de l'homme du fait de la chose.

On le trouve consacré pour la première fois par un arrêt de la Cour de Cassation du 22 mars 1911 (1), qui refusa l'application de l'article 1384 aux accidents d'automobiles, « s'agissant dans la cause, non de la responsabilité de « la chose dans les termes de l'art. 1384, mais de la responsabilité résultant du fait du préposé auquel l'automobile « était confiée, et que par suite, il incombait à la victime « ou à ses ayants-cause de prouver la faute ».

Cette solution avait été déjà appliquée par des cours d'appel, notamment quatre ans auparavant le 22 janvier 1907 (2) par la Cour de Dijon, s'exprimant en ces termes : « La disposition de l'art. 1384 n'est applicable que dans les « cas où le dommage a été causé par la chose inanimée « seule, et en dehors de la participation de l'homme, mais « lorsque cette chose a causé le dommage au moment où « elle était soit actionnée, soit dirigée par la main de « l'homme, dont elle n'était plus alors que l'instrument « actif, c'est l'art. 1382 qui doit être appliqué ».

On s'aperçut alors très vite que, pour vouloir s'imposer une interprétation très satisfaisante évidemment pour la logique de l'esprit, on était conduit à des conséquences

(1) Cass. 22 mars 1911, D. P. 1911.1.355.

(2) Dijon, 22 janvier 1907, D. P. 1910.2.132.

paradoxaux. — Sans doute pour respecter les termes d'un texte qui visait le fait des choses inanimées, semblait-il rationnel de ne l'appliquer qu'au cas de dommages dus uniquement à des choses « renfermant en elles-mêmes des « forces susceptibles de leur communiquer un mouvement « sans que l'homme ait à intervenir, et capables d'une « certaine autonomie... » La réparation devait donc être la sanction du vice inhérent à la nature de la chose elle-même.

Au contraire, si la chose était sous la direction de l'homme ; si, inerte par sa nature, elle devait être mise en mouvement par l'homme, et n'apparaissait par suite que comme le prolongement de l'activité de celui-ci, il n'était plus possible de parler du « fait de la chose » ; c'est la mise en route maladroite, la direction malheureuse de l'homme qui avait causé le dommage. Le fondement de la responsabilité résidait en l'article 1382.

Le controverse n'a plus aujourd'hui qu'un intérêt historique. La cour de Cassation a abandonné depuis 1924 (1) la distinction entre le fait de la chose et le fait de l'homme ; et devant la résistance de certaines Cours d'Appel, — notamment celle de Lyon — elle a dû imposer solennellement son opinion le 13 février 1930 (2).

« Il n'y a pas lieu de distinguer suivant que la chose « qui a causé le dommage était ou non actionnée par la « main de l'homme, peut-on lire dans l'arrêt des chambres « réunies, et il n'est pas nécessaire que la chose ait un vice « inhérent à sa nature, susceptible de causer un dommage ».

Sans nous attarder à tous les arguments qui militent en sa faveur, approuvons la solution adoptée, en songeant

(1) Cass. Civ. 29 juillet 1924, D. 1925.15.

(2) Cass. Ch. réunies, 13 février 1930, D. 1930.157.

seulement à l'anomalie d'un système qui aurait voulu placer le chauffeur d'une voiture circulant à vive allure, dans une situation plus favorable que le propriétaire d'un véhicule stationnant le long d'un trottoir.

IV. — Un second problème, soulevé par l'application de l'art. 1384, apparut en 1927 et donna lieu pendant plus de 3 ans à de nombreuses controverses et à une jurisprudence assez hésitante.

Bien que la question ait été tranchée définitivement en 1930, il nous semble nécessaire de nous y arrêter quelque peu, l'indécision à laquelle elle a donné lieu ayant rejailli sur le problème particulier des collisions de véhicules.

C'est encore l'affaire Jeandheur qui fut pour la cour de Cassation, l'occasion d'inaugurer ce système nouveau fondé cette fois sur la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives.

La Cour suprême avait en réalité à trancher la question de la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose. Son arrêt de 1927 (1) se terminait cependant en ces termes : « Mais attendu que la loi pour l'application de la présomption qu'elle édite, ne distingue pas suivant que la chose « qui a causé le dommage était ou non actionnée par la « main de l'homme ; *qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose « soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers « qu'elle peut faire courir à autrui* ».

Suivant ce système, seuls les accidents causés par les choses dangereuses allaient donner lieu à l'application de l'art. 1384 ; aucune présomption de responsabilité n'existait par contre lorsqu'il s'agissait de choses inoffensives.

(1) Cass. civ., 21 février 1927. D. 1927.1.97.

C'est à dessein que la Cour de Cassation avait fait allusion à ce critérium de choses dangereuses, s'inspirant pour cela d'une note de M. Ripert, parue deux années auparavant (1).

1) Promoteur de cette idée nouvelle, M. Ripert fut un des plus ardents défenseurs de la distinction entre choses dangereuses et choses inoffensives. Après que la Cour suprême l'eut définitivement condamnée en 1930, il la défendit un certain temps encore avec autant de conviction; mais en présence de la jurisprudence désormais fermement établie, il paraît avoir abandonné depuis quelques années, l'espoir de la voir revivre.

Le système de M. Ripert est simple : il consiste à dresser, par voie législative, une liste des choses dangereuses ; liste dont il ébaucha du reste le projet, dans la note que, pour exposer le fonctionnement de son système dont la Cour de Cassation s'était inspirée, il rédigea lors de l'arrêt du 21 février 1927.

« Il y a tout d'abord une catégorie de choses, dit-il, « qui sont dangereuses parce qu'elles sont mues par une « force dont l'homme n'a pas la direction absolue » (véhicules, machines mues par un moteur...)

« Il faut également soumettre à l'application de l'art. « 1384, les choses qui sont mises en mouvement par la « force humaine, mais qui en développent l'effet » (bicyclette)...

« Il y a enfin les choses qui ne peuvent être dangereuses que par la force de la pesanteur et à la condition « qu'elles soient mises dans une situation telle que cette « force les entraîne ».

(1) Note sous Cass. civ. 29 juillet 1924. D. 1925.1.p. 7, 1^{re} col. *in fine*.

« Restent au contraire hors de l'application de 1.384
« les dommages causés par le fait des choses qui n'ont pas
« de force propre et ne peuvent, par un mécanisme, multi-
« plier la force humaine, qui sont par elles-mêmes inertes
« et inoffensives et ne peuvent par conséquent, causer un
« accident que si une personne quelconque s'en sert com-
« me instrument ».

Le système impliquait en outre l'idée d'une hiérarchie entre les choses dangereuses. « Il y a une hiérarchie dans
« la possibilité de nuire à laquelle correspond une grada-
« tion dans l'obligation de garde ».

Cette liste ne manqua pas de soulever de nombreuses critiques, et tout d'abord celles d'un autre spécialiste des questions de responsabilité, M. Savatier.

2) Tout de suite, il déclara qu'il est impossible de s'en tenir à une appréciation objective pour en déduire le caractère dangereux ou inoffensif d'une chose, et que l'on ne peut faire abstraction des circonstances de fait.

« A suivre l'énumération de M. Ripert, écrit-il d'autre
« part, nous croyons impossible de découvrir une seule
« chose, dommageable en fait, qui n'ait pu être considérée
« comme dangereuse ».

Obstacle insurmontable à notre avis, à toute espèce de définition *a priori*, des choses dangereuses, mais qui n'arrêta que momentanément M. Savatier, lequel proposa une appréciation subjective du caractère dangereux, tenant compte des circonstances de fait.

« Parmi les choses dommageables, dit-il, les seules qui
« doivent être considérées comme vraiment dangereuses
« sont celles, que, dans les circonstances de la cause, le
« gardien pouvait juger telles, celles qu'il devait norma-
« lement prévoir susceptibles de causer un préjudice ».

Ce second système, sans échapper à la plupart des critiques adressées à celui de M. Ripert, présentait, en laissant toute liberté d'appréciation au juge du fait, cet inconvénient supplémentaire de prêter à l'arbitraire.

3) M. Josserand a combattu à la fois le système de M. Ripert, et celui de M. Savatier. La notion de choses dangereuses n'est pas inscrite dans la loi dit-il. D'autre part, la distinction est pratiquement irréalisable puisque, suivant l'usage qu'on en fait, tout objet peut devenir dangereux.

Il est d'ailleurs singulier, fait plaisamment remarquer M. Josserand, que le passant qui reçoit sur la tête un objet tombé d'un balcon, se voie refuser la protection de l'art. 1384, sous le fallacieux et ironique prétexte que la chose qui l'a grièvement blessé n'était point dangereuse (1).

On relève du reste dans la note parue au Dalloz sous l'arrêt de 1930, un aveu de M. Ripert :

« Il y a des cas, dit celui-ci, où il suffit de constater la
« matérialité de l'accident et de connaître la chose qui en
« a été l'instrument pour présumer que le gardien est en
« faute, parce que, susceptible de causer un dommage à
« autrui, cette chose devait être gardée, ou ne veut pas dire
« autre chose quand on soutient qu'il faut faire une dis-
« tinction entre les choses dangereuses et celles qui ne le
« sont pas ».

Quel intérêt peut donc présenter dans ces conditions la distinction proposée ?

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les autres systèmes proposés par M. Esmein, par M. Voirin, enfin par l'avocat général Langlois, lors de l'arrêt de Cassation du 21 février 1927.

(1) Cf. note sous Cass. Req. 6 mars 1928. D. 1928.1.97.

La notion des choses dangereuses avait donné lieu à trop de critiques pour qu'elle soit maintenue par la Cour de Cassation. L'affaire « Jeandheur », qui l'avait vu naître, fut aussi l'occasion de son abandon, et dans l'arrêt de 1930, ne figurait plus la distinction proposée en 1927.

La Cour de Cassation ne devait plus jamais y faire allusion.

V. — Et il nous faut envisager pour terminer le dernier problème soulevé — qui est le plus important — et n'a sans doute pas encore reçu aujourd'hui sa solution définitive : quel est le fondement de cette responsabilité du fait des choses inanimées ?

Deux opinions sont possibles : Responsabilité subjective basée sur la faute. — Responsabilité objective basée sur le risque.

La Cour de cassation a, sur cette question encore, imposé, dans l'arrêt de 1930, son interprétation.

L'Art. 1384 aux termes d'une longue série de décisions antérieures, édictait une présomption de faute à l'encontre du « gardien » de la chose inanimée. Il était tenu à réparation, l'accident ayant apporté la preuve qu'il avait mal rempli l'obligation de garde lui incombant en sa qualité d'usager de la chose ayant causé le dommage.

Cette notion de garde était toute nouvelle ; c'est en elle que résidait évidemment la subtilité du système de Cour de Cassation qui voulait à tout prix rester fidèle à la conception traditionnelle de la responsabilité basée sur la faute. « Garde juridique », distincte de la garde matérielle, dont le sens exact n'a, en réalité, jamais été défini de façon certaine, et qui, aujourd'hui encore, reste une notion vague et imprécise. Le « gardien », auquel MM. Mazeaud ont les premiers eu recours pour résoudre le pro-

blème de la responsabilité du fait des choses, est-il celui qui a un pouvoir de direction, de surveillance et de contrôle sur la chose ? est-il l'usager qui « exploite » la chose et en tire profit ? est-il enfin le simple propriétaire ? Ces trois qualités peuvent être réunies en la même personne, et il n'y aura alors aucun problème. Mais si l'on se trouve en présence à la fois d'un « gardien », d'un usager et d'un propriétaire, lequel devra être considéré comme responsable ? La réponse sera importante, puisqu'elle déterminera le fondement même de la responsabilité.

La Cour de Cassation n'a pas cru devoir maintenir dans l'arrêt précité, les termes employés auparavant. L'expression « présomption de faute » n'existe plus et a été remplacée par « présomption de responsabilité ». C'est toujours le gardien qui est tenu à réparation ; mais en vertu, cette fois, d'une *présomption de responsabilité*.

Mépris des termes ? C'est peu probable, puisque depuis lors, la Cour suprême n'emploie plus que cette expression. Demi-abandon de la « faute » plutôt, et pas important franchi vers... l'avenir.

L'adversaire le plus acharné du système de la Cour de Cassation a été et est encore M. Josserand qui, depuis de longues années, s'efforce de faire admettre par la Cour suprême une responsabilité beaucoup plus simple, beaucoup plus pratique, basée sur le risque.

M. Josserand — qui a notamment pu « marquer un point » en 1930 — a réussi à imposer progressivement un certain nombre de ses idées. Il n'est pas interdit de penser qu'il triomphera peut-être complètement, et que l'on verra un jour consacrer son système, auquel paraît d'ailleurs devoir conduire la longue évolution du problème de la Responsabilité civile.

Nous avons au cours de cette étude considéré la question comme encore en suspens, nous essaierons d'exposer notre opinion sur cet important problème, lorsque sera arrivé le moment de conclure sur celui des collisions, les rapports entre celui-ci et celui-là étant évidemment très étroits.

*
* *

Tous ces systèmes s'étaient élaborés sur des hypothèses de dommage unilatéral. Un individu qui avait été blessé par une chose quelconque avait à sa disposition l'art. 1382, au cas où il lui était possible de prouver une faute à la charge du propriétaire de cette chose, et aux termes de la jurisprudence nouvelle il pouvait, en vertu de 1384 se faire indemniser sans avoir à prouver aucune faute. C'était l'hypothèse du piéton qui, traversant la chaussée, se fait écraser par une automobile.

« Mais le dommage peut être causé par une chose à une autre chose... Pour les accidents d'automobiles la question se présentera souvent », pouvait-on lire dans la note de M. Ripert parue en 1925 (1).

C'est cette hypothèse particulière que nous entendons traiter au cours de cet ouvrage. Deux automobiles se heurtent à un carrefour, comment va se régler entre les deux adversaires le problème de la Responsabilité Civile ?

1° Au cas où une faute est prouvée de part et d'autre.

2° Au cas où aucune faute n'a pu être prouvée.

3° Au cas où une faute n'a pu être prouvée qu'à la charge d'une seule des parties.

(1) Note sous Cass. Civ. 29 juillet 1924. D. 1925.1.5.

CHAPITRE I

Fautes prouvées à la charge de l'un et l'autre gardien

C'est l'hypothèse la plus simple — au point de vue théorique — en matière de collisions.

A la suite d'un accident survenu entre deux automobiles, des demandes de dommages-intérêts ont été introduites par les deux parties, en vertu des articles 1382 et 1384.

L'accident a eu des témoins... des traces ont été laissées sur la chaussée par les deux voitures... bref, les constatations faites sur les lieux et l'enquête à laquelle il a été procédé, ont permis d'établir une ou plusieurs fautes à la charge de chacun des conducteurs.

Suivant quelles règles, le problème de la responsabilité va-t-il être tranché par les tribunaux ?

Il n'est pas douteux que lorsque l'un et l'autre peuvent être invoqués, l'art. 1382 conserve en quelque sorte un rang de préséance sur l'art. 1384, d'autant plus qu'au cas de fautes réciproques, seul il permettra à chaque partie qui s'en verra opposer le bénéfice par son adversaire, à la fois de triompher dans sa demande et de se défendre contre la demande de celui-ci.

La responsabilité basée sur la faute reste en France la règle fondamentale ; elle doit l'emporter sur celle qu'édicte l'article 1384, que celle-ci soit une présomption de faute,

qu'elle soit une présomption de responsabilité, qu'elle soit enfin un principe nouveau de responsabilité basé sur le risque.

Les fautes que l'on a réussi à prouver contre les deux adversaires, permettent en effet de résoudre parfaitement le problème. L'article 1382 est applicable de part et d'autre il est dès lors inutile de faire jouer la responsabilité subsidiaire, tirée de l'article 1384 à laquelle on n'avait eu recours qu'en raison de l'insuffisance du principe traditionnel de la faute.

« Si large que soit le domaine de l'article 1384 dans la jurisprudence nouvelle, peut-on lire dans une note de M. Savatier (1) nous ne pensons pas, toute réflexion faite, qu'il doive jamais éliminer l'article 1382 ni empêcher la faute, quand elle peut être établie, de rester la première source de la responsabilité civile.

Ce qui a fait la fortune de l'art. 1384 au cours de ces dernières années, ce n'est pas en effet l'injustice de la responsabilité fondée sur la faute, c'est son insuffisance.

Toutes les fois que l'existence d'une faute établie permet d'assurer la réparation d'un dommage en désignant une personne responsable, notre sentiment de l'équité reste satisfait ; il l'est même beaucoup plus pleinement que par toute autre source de responsabilité » .

Trois conditions sont nécessaires à l'application de l'art. 1382 : un préjudice, une faute, un lien de causalité entre le préjudice et la faute.

Le préjudice sera chiffré dans la demande des deux adversaires et il sera suffisamment déterminé par une expertise « mécanique » au cas de dommages matériels ; par une expertise médicale, en cas de blessures causées aux

(1) D. 1930.1.83, col. 1.

occupants des deux voitures ; enfin, au cas de décès de l'un d'eux, les héritiers de celui-ci, lorsqu'il sera établi qu'ils étaient à sa charge, pourront obtenir, en outre du *pretium doloris*, des dommages-intérêts, sous la condition qu'ils déterminent de façon précise le préjudice pécuniaire qu'ils subissent du fait de la mort de leur parent.

*
* *

Des fautes de toutes sortes, en second lieu, auront pu être commises par les deux automobilistes. Nous n'entreprendrons pas de les énumérer ici. Ce sera : le défaut d'éclairage ou d'avertissement, la vitesse excessive, la circulation sur la partie gauche de la route, la priorité à droite non respectée, en un mot toutes les infractions possibles au code de la route.

La faute pourra consister en outre en une violation des règles générales de prudence.

L'hypothèse est prévue par le Code Pénal, au cas d'homicide et de blessures par imprudence :

« Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence... » (art. 319 et 320). Mais aucun texte de notre code civil ne vise l'imprudence ou la maladresse qui n'auront causé qu'un préjudice matériel.

Les Tribunaux se trouvent donc avoir un très large pouvoir pour apprécier la faute dont parle l'article 1382.

Dans un assez grand nombre de cas la preuve de la faute découlera d'une condamnation pénale :

Si les occupants de l'une ou l'autre voiture ont été blessés, une poursuite du chef de blessures par imprudence sera engagée par le Ministère public et la décision du Tribunal concernant ce délit, déterminera s'il y a ou non faute

de l'inculpé et possibilité d'obtenir des dommages intérêts en vertu de l'article 1382.

De même si l'une des deux parties est condamnée en simple police pour contravention, l'article 1382 sera applicable, alors qu'une décision de relaxe interdirait d'invoquer le fait jugé, même s'il paraissait incontestable d'après l'enquête ou des constatations de fait.

Autorité par conséquent, au civil, de ce qui aura été jugé par une juridiction pénale. Le principe a été et est aujourd'hui encore consacré par une jurisprudence unanime (1).

Il n'est toutefois pas sans inconvénients, puisqu'il ne permet pas seulement à la victime d'invoquer une condamnation pénale. — hypothèse admissible le condamné ayant pu se défendre — mais interdit également, en cas d'acquiescement, l'exercice de l'action civile à la victime, qui voit ainsi ses intérêts sacrifiés par un jugement sans avoir été à même de les défendre.

Aussi la Cour de Cassation a-t-elle toujours cherché à restreindre les conséquences de ce principe, et décidé notamment que seul ne pouvait plus être invoqué devant la juridiction civile, le délit visé expressément au cours du procès pénal, une condamnation pouvant parfaitement avoir son siège dans toute autre faute.

« S'il n'est pas permis aux Juges Civils, peut-on lire dans l'arrêt du 18 février 1935, de méconnaître ce qui a été jugé par la juridiction répressive, soit quant à l'existence

(1) Cass. Req. 17 juin 1926. S. 1927.1.300 ; 10 mai 1932. Gaz. pal. 1932.2.220 ; 24 octobre 1932. Gaz. pal. 1932.2.936 ; 14 novembre 1933. Gaz. pal. 1934.1.176.

Cass. Civ. 18 février 1935. Gaz. pal. 1935.1.627 ; 1^{er} avril 1935. Gaz. pal. 1935.1.876 ; 1^{er} décembre 1936. D. H. 1937, p. 86.

du fait qui forme la base commune de l'action publique et de l'action civile, soit quant à la participation du prévenu à ce même fait, le dispositif de la décision rendue par cette juridiction et ceux de ces motifs qui en sont le soutien nécessaire, ont seuls l'autorité de la chose jugée » (1).

Il convient de remarquer au surplus, que la chose jugée au pénal ne fait nullement obstacle à l'exercice de l'action civile basée sur l'article 1384, dont nous parlerons ultérieurement.

*
**

Mais déjà une difficulté se présente à l'esprit, qui, si elle a fait autrefois l'objet de quelques controverses, est résolue depuis de longues années déjà.

N'y a-t-il pas une véritable anomalie, à reconnaître un droit à indemnité à une partie contre laquelle on estime d'autre part établie la preuve d'une faute.

« Aucune main souillée ne devrait, semble-t-il, toucher les pures fontaines de la justice » selon l'adage anglais.

Le problème avait déjà été soulevé dans le droit romain non pas évidemment en matière de collisions de véhicules, mais à propos de la responsabilité civile en général, et il était admis que la victime qui avait participé au dommage ne pouvait rien réclamer « *Quod si quis ex culpa sua damnum sentit, non intelligetur damnum sentire* » (Pomponius, Fr 203 Au digeste de regula juris 50-17).

Il semblait paradoxal dans une telle hypothèse de parler de « dommage subi ».

Les auteurs de l'ancien droit paraissent s'être ralliés au même principe, notamment Bourjon et Domat.

(1) Cf. également Cass. Crim. 13 février 1936. S. 1936.1.155.

Au milieu du siècle dernier, alors que les accidents de véhicules ne se produisaient qu'entre des diligences et des cabriolets, la question ne se présenta pas fréquemment.

La Cour de Douai (1) eut cependant alors à connaître, en 1846, d'un cas de ce genre, et décida que celui qui a éprouvé un dommage par le fait d'autrui est sans droit pour en demander la réparation, lorsqu'il a à s'imputer lui-même une négligence qui peut avoir occasionné ce fait.

L'hypothèse envisagée était exactement la même que celle que l'on rencontre actuellement chaque jour : le conducteur d'une voiture non éclairée, avait été blessé dans une collision survenue la nuit avec une autre voiture qui, elle, « ne lui avait point cédé la moitié du pavé conformément aux règlements ».

Cette solution ne fut jamais reprise, et à la même époque, la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation (2) décidait que la responsabilité d'un fait dommageable ne pouvait être couverte par l'imprudence de la victime du dommage, qu'autant qu'il était déclaré que cette imprudence était la seule cause du préjudice souffert.

Sans doute l'hypothèse envisagée était-elle totalement différente — il s'agissait de détournement commis par un employé des postes — mais le principe n'en était pas moins formellement énoncé et l'opinion de la Cour Suprême ne pouvait faire de doute : Si la faute commise par la victime interdisait à celle-ci d'obtenir réparation intégrale du préjudice qu'elle avait subi, elle n'exonérerait pas d'avantage le défendeur de toute obligation.

« Lorsque la personne lésée par un fait dommageable imputable à un tiers a elle-même commis une impruden-

(1) Douai 14 décembre 1846. D. 1848.1.39.

(2) Cass. Crim. 12 janvier 1849. D. 1849.1.39.

ce, si cette circonstance peut autoriser les Tribunaux à réduire le chiffre des dommages-intérêts, elle ne leur permet pas d'affranchir de toute responsabilité le tiers dont la faute a contribué à déterminer l'accident ou à en aggraver les conséquences. Mais dans le même cas le tiers ne peut être condamné à la réparation totale du dommage ».

Tels sont les termes que l'on trouve dans tous les arrêts.

Et si la question est encore jugée parfois, la solution est unanimement admise.

Mais l'hypothèse qui vient d'être envisagée ne concerne pas le cas de collision ; elle n'est en quelque sorte que la décomposition de ce problème que nous devons étudier.

Il s'agissait dans ce qui précède, du cas où il y a une seule victime, une seule demande de dommages-intérêts : un piéton a été renversé par une automobile et poursuit le conducteur de celle-ci en vertu de l'article 1382 — à l'époque considérée, 1384 n'avait pas l'extension à laquelle il est parvenu aujourd'hui. Il réussit à prouver une faute de son adversaire, mais ce dernier à son tour démontre qu'il n'est pas le seul coupable, et que la victime a commis de nombreuses imprudences. Un partage de responsabilité va s'en suivre.

Le raisonnement n'est pas différent au cas de collision de véhicules : si l'on se trouve en effet en présence de deux demandes différentes, décide la jurisprudence, les fautes concernent cependant un fait unique, l'accident, qui ne peut être décomposé, non plus que ses conséquences pécuniaires.

Les dommages subis par le véhicule A aussi bien que ceux qu'a subis le véhicule B, sont la conséquence des fautes commises par l'un et l'autre conducteur ; et lorsqu'il s'agira de répartir les indemnités en proportion des parts de

responsabilité qui ont été établies, cette répartition ne pourra porter que sur la totalité des dommages dont on aura fait masse.

Si nous supposons que le premier conducteur qui réclamait 15.000 francs de dommages-intérêts voit peser sur lui $\frac{2}{3}$ de responsabilité, et que le second, qui réclamait seulement 6.000 francs ne doit en supporter que le tiers, celui-ci, après compensation, versera à son adversaire une somme de 1.000 francs (1).

Ce système devient cependant d'une application plus délicate lorsque des compagnies d'assurances sont intéressées en même temps que les deux automobilistes — que nous supposons titulaires d'une seule police « Dommages causés aux tiers » — à la solution du litige.

La compagnie ne s'occupe, elle, que de la demande de l'adversaire de son assuré ; il lui importe peu que ce dernier ait aussi subi un préjudice et que ce préjudice soit plus ou moins important. Comment, dès lors, pourrait-elle intervenir à ce partage de la masse des dommages ?

Cette difficulté a d'ailleurs conduit à adopter un autre mode théorique de répartition des dommages, qui est toujours basé sur les parts de responsabilité préalablement déterminées, et dont le résultat pratique — tout en permettant d'éviter l'inconvénient que nous venons de signaler — est exactement le même.

Au lieu de faire masse des dommages subis par les deux adversaires, on fait supporter par le premier les $\frac{2}{3}$ du préjudice subi par son antagoniste — soit dans l'hypo-

(1) A doit supporter les $\frac{2}{3}$ du préjudice total (21.000 fr.), soit 14.000 fr., le préjudice qu'il subit personnellement est de 15.000 fr., il doit donc lui revenir 1.000 fr.

B ne supporte que le $\frac{1}{3}$ du préjudice total, soit 7.000 fr., son propre dommage n'étant que de 6.000 fr., il doit verser 1.000 fr. à A.

thèse précédente, 4.000 francs — ce dernier l'indemnisant d'autre part de $\frac{1}{3}$ des 15.000 francs — soit 5.000 francs — représentant le montant des dommages causés à la première voiture ? Et le résultat de l'opération fait apparaître comme précédemment, une différence de 1.000 francs au profit du premier conducteur.

Cette solution qui relève d'un raisonnement un peu différent nous paraît d'ailleurs préférable à la précédente. Sans doute, lorsqu'il s'agit de répartir la responsabilité, les Tribunaux ne doivent envisager que l'accident, évidemment indivisible ; mais lorsqu'on fixe le montant des dommages-intérêts, on répond aux demandes précises de deux adversaires qui, elles, sont absolument distinctes et ne portent que sur une partie des dommages :

De chaque côté existe un préjudice, et de chaque côté une faute qui sera la base de la demande des Dommages-Intérêts de l'adversaire, mais qui en même temps, diminuera l'indemnité accordée à raison de la faute de ce dernier.

Et chacun des conducteurs, lorsqu'ils indemniseront leur victime pourront invoquer respectivement la faute commise par elle, qui les aura mis dans l'obligation de réparer leur préjudice, la victime qui a commis une faute étant selon l'heureuse formule de M. Bourjon, « garante de son préjudice ».

*
**

La troisième condition, qui n'est pas la moindre, exige qu'il soit prouvé que le préjudice — ici l'accident — est la conséquence de chacune des fautes qu'on a établies, condition prévue par l'article 1382 lui-même : « Tout fait quelconque, *qui cause* à autrui un dommage... »

Quelle raison y aurait-il en effet, de faire état d'une faute, d'une contravention commise par un des deux automobilistes, s'il est démontré qu'elle a été, sans influence sur l'accident.

Peu importe que l'un d'eux n'ait pas de permis de conduire, si l'on ne peut d'autre part lui reprocher aucune manœuvre maladroite qui aurait déterminé la collision.

Il n'est pas certain, en premier lieu, que toutes les fautes relevées, à la charge de l'une et l'autre partie aient été vraiment une cause directe de l'accident. Même si les deux véhicules ont participé à la réalisation des dommages, il importe de s'assurer que chaque faute est bien imputable à son auteur et que l'accident en est la conséquence directe.

Toutes les fautes, en second lieu, n'ont pas nécessairement participé dans une même proportion à la réalisation de l'accident et des dommages qui ont été causés. Il conviendra donc de déterminer dans quelle mesure chaque faute aura été à l'origine des dommages.

*
* *

Un conducteur, suivant régulièrement sa droite, voit déboucher subitement d'une voie située sur sa droite un autre véhicule, qui, tournant à la corde va se jeter sur lui ; il oblique à gauche au moment où l'autre véhicule se décide à reprendre sa droite, et une collision se produit ; ou bien un conducteur, menacé d'être embouti par un véhicule surgissant d'une voie latérale, force la vitesse pour essayer de l'éviter, mais ne réussit pas à empêcher l'accident ou s'en va heurter une autre voiture.

Peut-on leur reprocher de n'avoir pas respecté le code de la route et les condamner à des dommages-intérêts en raison de la faute qu'ils auraient commise, l'un pour avoir

abordé le carrefour sans tenir sa droite, l'autre pour l'avoir abordé à une vitesse excessive ? ou au contraire, considérant qu'ils n'ont été acculés à cette manœuvre qu'en raison de la faute initiale commise par leur adversaire, les dégager de toute responsabilité ? Solution qui juridiquement peut paraître paradoxale, puisqu'elle conduirait à imposer des règles générales de prudence, non plus cette fois « à côté » des règles du code de la route, mais contre elles.

Plusieurs Cours d'Appel avaient commencé par refuser à l'auteur des manœuvres « *in extremis* » l'exonération qu'il sollicitait :

La Cour de Lyon dans un arrêt du 2 février 1928 (1) infirmant un jugement du Tribunal de Commerce de Saint-Etienne, et la Cour de Paris dans un arrêt du 7 décembre 1928 (2).

D'autres juridictions (3) allaient même jusqu'à déclarer que ces manœuvres, loin d'être justifiées par la faute initiale de l'adversaire, constituaient au contraire une cause d'aggravation de la responsabilité de leur auteur.

Il semble tout d'abord que ces décisions aient appliqué d'une manière purement automatique les règles du code de la route et qu'elles aient voulu ignorer totalement les circonstances particulières de chaque accident et les nécessités pratiques devant lesquelles avait pu se trouver l'une ou l'autre partie.

Mais d'autre part, n'ont-elles pas violé les règles juridiques les plus évidentes : existe-t-il un lien de causalité entre cette faute et le préjudice ?

(1) Mon. Jud. Lyon 31 août 1928.

(2) Revue des usagers de la route, mai 1929, p. 2969.

(3) Tribunal Civil Nantes 7 mars 1926. D. H. 1928.265.

Tribunal Paix Gémozac 12 août 1927. « La Loi » 10 octobre 1927.

A la lettre sans doute, ce lien de causalité existe dans certains cas.

Il n'y aurait pas eu d'accident si le premier conducteur, sans tenir compte de la faute commise par son antagoniste, n'avait, au risque de mettre sa vie en danger, rien modifié dans sa route ou dans sa vitesse.

Mais est-ce bien ainsi que doit être interprétée la notion de causalité ?

« Le juge s'inspirera pour déterminer l'existence du lien de causalité — écrivent dans leur traité de Droit Civil, MM. Planiol et Ripert (T. 6, n° 538) — des principes scientifiques acquis et des notions pratiques concernant les phénomènes et la façon dont ils se sont produits ».

N'y a-t-il pas dans les décisions que nous venons d'énoncer, un mépris absolu de ce conseil qui nous incite à penser avec M. Savatier que « certaines d'entre elles tiennent à une incomplète habitude de l'automobile chez les magistrats qui les ont rendues et à l'impossibilité où ils se trouvent, par suite, de réaliser suffisamment en esprit les circonstances de l'accident et l'importance du « coup d'œil » de celui qui veut y parer ».

Dans la majorité des cas, le véritable, le seul responsable de cette succession de manœuvres qui ont précédé l'accident, c'est l'automobiliste qui a commis la première contravention, c'est celui qui était en faute au moment précis où les deux véhicules sont arrivés en présence l'un de l'autre.

C'est ce dernier qui a mis son adversaire dans l'obligation de violer les règlements pour essayer d'éviter l'accident, et on ne peut raisonnablement reprocher à celui-ci la manœuvre, quelle qu'elle soit, que devant l'imminence de la collision, il s'est brusquement décidé à effectuer.

Ces décisions, ne tardèrent pas, du reste, à encourir la censure de la Cour de Cassation, qui n'hésite pas à étendre à la relation de cause à effet entre la faute et le préjudice, le droit de contrôle qu'elle s'est depuis longtemps arrogé sur la qualification des faits constitutifs de la faute (*).

Deux arrêts rendus en 1930 (4) condamnèrent dans des hypothèses analogues le système du partage des responsabilités.

Et la Chambre Criminelle (5), un peu plus tard confirmait formellement la même solution.

« Le motocycliste dit-elle qui, se trouvant en face d'un automobiliste tenant la gauche de la chaussée, s'est porté lui-même à sa gauche, au dernier moment et dans l'espoir d'éviter une collision, qui était inévitable s'il ne déviait pas sa direction, ne commet aucune faute ».

(*) La Cour suprême (Ch. Civ.) entend désormais exercer sur le lien de causalité qui semblait jusqu'alors du domaine exclusif des juges du fait (1) un contrôle direct, soit sous le couvert commode « d'absence ou l'insuffisance de motifs », soit même en se l'attribuant formellement (2). « Cette omission ne permet pas en effet à la Cour de Cassation, trouve-t-on dans un arrêt du 8 juillet 1914 (S. 1915.1.71), d'exercer le contrôle qui lui appartient sur le point de savoir s'il existe une relation nécessaire de cause à effet entre la faute et l'accident ». Nous verrons que le Ch. D. Req. a adopté sur ce point une position entièrement opposée (3).

(1) Civ. 22 novembre 1892. D. 1893.1.604; 26 janvier 1880. S. 1881.1.359.

(2) Civ. 9 février 1925. S. 1925.1.289; 7 mars 1925. S. 1925.1.281; 25 novembre 1916. S. 1927.1.97; 8 juillet 1914. S. 1915.1.71; 21 février 1912. D. 1913.1.294; 13 janvier 1908. S. 1911.1.217.

(3) Req. 5 août 1912. S. 1914.1.427; 27 février 1922. S. 1924.1.217.

(4) 4 mars 1930. Sem. jur. 1930.767; 17 mars 1930. Gaz. pal. 1930.2.97.

(5) Ch. Crim. 27 janvier 1933. D. H. 1933.182 et les renvois.

L'hypothèse était simple ; la réponse est nette, très claire et ne peut faire, quant à nous, l'objet d'aucune critique.

Le second conducteur se trouvait en quelque sorte contraint de commettre une contravention en présence de la faute initiale commise par son antagoniste ; état de contrainte (1) que la législation a prévu expressément comme devant faire disparaître toute responsabilité pénale.

Quelques plaignants avaient même été jusqu'à invoquer, par analogie l'excuse de légitime défense (1). Mais l'argument ne paraît pas juridiquement extrêmement solide, aucun des deux conducteurs n'ayant cherché à causer un préjudice à son antagoniste, qui, de son côté, ne pouvait prétendre avoir à se défendre contre une agression ; il n'a du reste jamais été accepté expressément.

Signalons pour terminer, une exception à ce système lorsque la faute commise a consisté à dépasser à droite.

Un automobiliste a devant lui un motocycliste circulant à gauche, et qui, malgré ses avertissements répétés, ne veut pas se ranger pour le laisser passer. Il finit par doubler à droite ce véhicule au moment où celui-ci se décide à reprendre sa droite. La Cour de Cassation estime que la faute initiale commise par le motocycliste, ne suffit pas à exonérer le conducteur de l'automobile de la responsabilité qui lui incombe pour avoir violé les articles 9 et 31 du Code de la route (2).

Et cette solution, elle aussi, doit être approuvée.

(1) Nous ne retenons ces notions, qui sont du domaine purement pénal, qu'à titre d'analogie et sans chercher à résoudre la question — qui a toutefois été posée — de savoir si elles peuvent être invoquées en matière civile.

(2) Cass. Crim. 20 novembre 1928. D. 1929.1.41.

La faute du motocycliste explique sans doute celle qu'a fini par commettre le chauffeur de la voiture, mais elle ne l'excuse pas. La responsabilité de ce dernier sera peut-être légèrement atténuée ; elle ne disparaîtra pas complètement.

Si les fautes étaient justifiées par un état de contrainte dans les hypothèses précédentes, il ne peut plus en être question ici : qu'avait à craindre, en effet, le conducteur de la voiture ? de mettre plus de temps pour faire sa route. Mais à aucun moment, il ne s'était vu menacé d'un dommage quelconque ; à aucun moment, ni lui ni son véhicule ne s'étaient trouvés en danger.

*
**

L'hypothèse de la faute initiale et déterminante, si elle se rencontre en fait assez fréquemment, arrive difficilement à être établie de façon suffisamment certaine pour que les Tribunaux exonèrent complètement l'une des deux parties de toute responsabilité, et il n'est pas douteux que la plupart des procès de collisions dans lesquelles des fautes diverses ont été constatées, aboutissent aujourd'hui à un partage de responsabilité.

Des fautes s'affrontent, qui présentent plus ou moins de gravité et qui auront eu une influence plus ou moins grande dans l'accident.

On a coutume d'appeler ce problème, l'hypothèse de la « faute commune » ; improprement du reste puisque les fautes commises par les deux adversaires sont totalement distinctes et qu'elles sont multiples. Mais il est admis que le fait pour un des automobilistes de ne pas avoir été étranger à la collision, le constitue en faute ; on dit qu'il a commis « une » faute même s'il est coupable de plusieurs infractions et de plusieurs négligences.

Mais, ne nous arrêtons pas à cette difficulté de terminologie.

Etant admis qu'un partage de responsabilité doit intervenir — ce qui n'est pas contesté — il s'agit de savoir suivant quelles règles va s'effectuer le partage.

Deux solutions — disons-le tout de suite — sont en effet possibles : partage par moitié, automatiquement et sans qu'il soit besoin de tenir compte des circonstances de fait, un peu à la manière du jugement du Roi Salomon ;

Partage proportionnel à la gravité de chaque faute, ainsi que paraît s'y être arrêtée définitivement la jurisprudence française.

Situons, avant toute chose, la question sur son véritable terrain : celui du lien de causalité. « Chacun doit supporter le dommage dans la mesure où il l'a causé », trouve-t-on dans le projet de Code franco-italien des obligations et des contrats ; et cela au moins, n'est contesté par aucun des partisans des deux systèmes énoncés.

MM. Mazeaud se rangent au premier système : « Deux fautes qui concourent à la réalisation d'un dommage, disent-ils, ne causent pas ce dommage chacune pour partie, mais chacune dans sa totalité, puisque si l'une ou l'autre avait manqué, le préjudice ne se serait pas produit ».

Raisonnant sur l'hypothèse de préjudice unilatéral, la situation, selon eux, est la suivante : le défendeur qui a commis une faute, doit être condamné à une réparation intégrale, car cette faute a causé le dommage dans son entier. De son côté la victime, qui elle aussi a commis une faute, doit réparer intégralement le préjudice causé à son adversaire, ce préjudice consistant dans l'obligation où se trouve ce dernier de verser des dommages-intérêts.

Et les éminents professeurs arrivent à la conclusion suivante : au point de vue de la causalité, la faute de la victime et celle du défendeur ont joué un rôle égal, puisqu'elles ont toutes les deux été en totalité cause du préjudice. Le dommage subi doit donc se répartir également entre les deux adversaires.

Nous ne sommes pas bien sûrs d'avoir compris la marche suivie par MM. Mazeaud dans leur raisonnement. Elle paraît cependant être la suivante :

Les éminents civilistes ne s'occupent absolument pas de l'accident ; le lien de causalité qu'ils regardent à juste titre comme la base de la proportion à fixer, n'existe qu'à l'égard du préjudice — considéré de façon abstraite — subi par les deux parties.

« La condamnation civile ne doit être qu'une réparation mesurée à l'importance du préjudice, et non une peine mesurée à la culpabilité » affirment-ils d'ailleurs.

Ayant isolé abstraitement les deux préjudices, ils isolent les deux fautes, affirmant, au nom du « lien de causalité » que chaque faute est la cause de l'intégralité du préjudice total. La responsabilité est pour eux absolument indivisible : on est — ou on n'est pas — entièrement responsable du préjudice dont il est demandé réparation. La reconnaissance de responsabilité de part et d'autre aboutit à l'ouverture d'un recours au profit du défendeur et à un partage automatique de la responsabilité sur une base de moitié.

Nous ne voyons pas l'intérêt pratique d'un tel raisonnement, qui reste purement abstrait et au surplus risque de se trouver en contradiction avec les réalités pratiques.

MM. Mazeaud affirment que l'obligation de verser des dommages-intérêts n'existerait pas pour le défendeur si la victime n'avait pas commis de faute, et cela, après qu'ils

venaient de déclarer que la faute du défendeur avait causé le dommage dans son entier.

Il n'est nullement question du cas où la faute de la victime aurait déterminé celle qu'a commise son adversaire; cette hypothèse a été exposée plus haut. Le défendeur a commis une faute de son plein gré ; la victime en a commis une autre.

Le concours des deux fautes a provoqué l'accident, objet de procès dont l'un et l'autre doivent supporter une part de responsabilité. Il n'est pas possible d'affirmer que sans la faute de l'une ou de l'autre partie, il n'y aurait pas eu d'accident ; peut-être eut-il été moins grave ? Mais de cela il sera très facile de tenir compte dans un partage proportionnel à la gravité respective de chaque faute, système auquel nous nous rallions sans réserve.

MM. Mazeaud considèrent comme une œuvre irréalisable de traduire en fractions la différence de gravité entre deux fautes ; ils s'indignent à la pensée que l'on puisse considérer la faute de l'automobiliste qui marche à une allure excessive, comme plus grave que celle du piéton qui traverse la rue en lisant son journal. Une appréciation de ce genre ne nous semble pas quant à nous tellement absurde, d'autant qu'il s'agit, non pas d'établir *a priori* un barème des faits fautifs considérés abstraitement, mais de juger le rôle joué dans des circonstances déterminées par telle ou telle faute.

Une responsabilité de $\frac{1}{4}$ au $\frac{1}{3}$ attribuée à l'une ou l'autre faute, nous paraît parfaitement légitime et juridique, et susceptible de correspondre exactement à la réalité des faits.

Et le problème sera aussi simple au cas de dommages causés de part et d'autre.

Le premier automobiliste sera condamné à réparer le $\frac{1}{3}$ des dommages que son adversaire aura subis ; il sera garant de ses propres dommages dans cette même proportion du tiers, et l'indemnité qui lui sera allouée sera diminuée d'autant. Le raisonnement sera le même à l'égard de l'autre automobiliste qui devra supporter une proportion des $\frac{2}{3}$ de responsabilité ; et l'on retrouve son compte de part et d'autre.

MM. Mazeaud terminent leur critique de ce système, en exprimant la crainte qu'il ne conduise à autant de solutions que de Tribunaux. Cet argument ne nous paraît pas plus déterminant que les précédents, et il reste du domaine purement spéculatif, un accident d'un ordre donné ne se présentant jamais deux fois dans les mêmes conditions.

CHAPITRE II

Aucune faute prouvée à la charge de l'un et l'autre gardien

La preuve d'une faute commise par un automobiliste lors d'une collision, est le plus souvent très difficile à faire; il a pu ne se trouver aucun témoin sur les lieux de l'accident... la disposition des voitures n'a apporté aucune lumière sur les causes de la collision et sur les responsabilités en jeu... les déclarations des deux adversaires sont absolument contradictoires et rien ne permet de les vérifier...

Au total, aucun indice permettant de découvrir la cause de la collision, et d'appliquer éventuellement à l'encontre de l'un ou l'autre conducteur, l'article 1382.

Les deux adversaires auront pris soin presque toujours d'assigner en vertu des art. 1382 et 1384, prévoyant l'impossibilité de prouver aucune faute ; mais le Tribunal, dans l'ignorance des causes précises de l'accident, ne pourra juger la question de responsabilité qu'au regard de l'article 1384, et ne prononcer une condamnation à des dommages-intérêts, qu'en vertu de la présomption de responsabilité édictée par ce texte.

Il n'existe aucune statistique qui permettrait de savoir sur quel terrain se placent le plus souvent les Tribunaux pour trancher la question de responsabilité.

Il n'est pas douteux que la preuve d'une faute est rarement apportée au cas de préjudice unilatéral, et que l'ar-

ticle 1384 est beaucoup plus souvent appliqué à l'encontre de l'automobiliste qui a renversé un piéton.

Mais au cas de collision proprement dite, peut-être l'article 1382 trouve-t-il plus souvent son application et les nombreuses décisions que nous allons étudier ne contredisent pas cette hypothèse :

La question fait ici l'objet d'une importante controverse ; elle met en jeu uniquement des problèmes théoriques et sa solution consistera à admettre ou à rejeter un principe dont les conséquences seront importantes.

Plaidée souvent depuis dix ans, elle ne peut aujourd'hui encore être considérée comme tout à fait résolue.

Deux automobilistes se réclament mutuellement le montant du préjudice qu'ils ont subi lors d'une collision entre leurs voitures respectives. Aucune faute n'ayant pu être prouvée à leur charge, l'article 1384 se trouve seul applicable.

La présomption qu'il édicte existe-t-elle à l'encontre de l'un et l'autre gardien dans tous les cas ? va-t-elle toujours produire son effet légal en vertu du système dit du cumul ; ou le fait que deux présomptions naissent en même temps et vont jouer à l'encontre des deux adversaires conduira-t-il à leur neutralisation ? chaque présomption permettra-t-elle enfin aux deux parties d'obtenir une réparation intégrale des dommages subis ?

Telle est la question la plus importante et la plus intéressante en matière de collisions de véhicules, qu'il nous faut étudier dans ce deuxième chapitre.

*
* *

Il n'est pas sans intérêt de remarquer que les premières décisions de jurisprudence relatives à ce problème ne datent que de 1925.

Sans doute, jusqu'alors, la circulation était-elle moins développée et les procès en matière d'automobile moins nombreux qu'ils ne sont aujourd'hui ; la question n'était cependant pas toute nouvelle, et certainement des occasions s'étaient déjà présentées fréquemment dans une même affaire où on aurait pu faire application de l'article 1384 à l'égard des deux parties adverses.

Nous n'avons pu retrouver la trace d'aucun procès de ce genre.

La raison en est évidemment dans le fait que jusqu'en 1924 seul le « fait de l'homme » pouvait être invoqué en matière d'accidents d'automobiles et que l'étendue d'application de la présomption édictée par l'article 1384, paragraphe 1, était alors extrêmement restreinte, le « fait de la chose » ne pouvant être invoqué au cas où les véhicules étaient en mouvement.

Mais à la suite de l'arrêt de Cassation du 29 juillet 1924 (1), qui rejetait la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose, les cas d'application de l'article 1384 se trouvèrent très vite considérablement multipliés, et parmi eux, en premier lieu, les collisions de véhicules.

Nous étudierons tout d'abord les conditions auxquelles est soumise l'existence même de la présomption de responsabilité et les difficultés particulières dont elles sont l'objet au cas de collision de véhicules.

Ayant admis l'existence d'une présomption à l'encontre de chaque partie, nous verrons quel sera leur sort ; si celles-ci doivent toujours produire leur effet légal ; enfin si elles doivent aboutir à une réparation intégrale ou si l'étendue de leurs conséquences doit être limitée.

(1) D. 1925.1.5.

SECTION I

CONDITIONS D'EXISTENCE DES DEUX PRÉSUMPTIONS

Le fait qu'un dommage causé par une chose dont il était demandé réparation en vertu de 1384, était causé à une chose, que celle-ci ayant elle aussi causé un préjudice, son gardien s'en voyait demander réparation par le propriétaire de la première en vertu du même art. 1384, posait un problème nouveau.

Jusqu'alors, il n'avait été question en matière de responsabilité civile que de faire jouer l'article 1382 à l'encontre de l'une ou des deux parties, ou bien, aucune faute n'ayant pu être prouvée, de condamner le gardien de la chose inanimée présumé responsable.

La question est ici toute différente, une présomption de responsabilité étant invoquée par chacun des deux adversaires ; et elle n'est qu'une conséquence de l'extension donnée à la responsabilité du fait des choses inanimées.

La Cour de Cassation aperçut immédiatement les difficultés qu'allait soulever la solution de ce problème. Les intérêts en jeu étaient nombreux et pas toujours en accord avec les principes juridiques qu'elle se devait de consacrer.

Les solutions extrêmes lui paraissant à juste titre dangereuses parfois, elle resta ainsi que les Cours et Tribunaux le plus longtemps possible dans une prudente expectative, non pas en refusant de résoudre le problème, mais en l'écartant chaque fois qu'une des conditions d'existence imposées par le législateur ou la jurisprudence à l'une ou l'autre présomption, était absente.

I. — *La notion de choses dangereuses.*

Le problème du fondement de la présomption de responsabilité édictée par 1384 à l'encontre du gardien des choses inanimées, avait donné lieu depuis 40 ans (nous l'avons vu au début de cette étude) à d'abondantes discussions; les dix dernières années n'ont pas été les moins fertiles.

Reportons-nous, en effet, en 1927 et rappelons-nous le premier arrêt rendu par la Cour de Cassation, le 17 février dans l'affaire Jeandheur, où il est, pour la première fois fait allusion à la distinction entre les choses dangereuses et les choses inoffensives, les premières seules pouvant donner lieu à l'application de l'article 1384.

L'influence de cet arrêt devait se faire sentir, au premier chef, sur le problème des collisions de véhicules ; et pendant trois ans, il allait permettre aux juridictions inférieures de résoudre la question sur la base de la distinction énoncée.

C'est principalement au sujet des collisions entre automobiles et bicyclettes que la notion de choses dangereuses allait trouver son application la plus fréquente et que l'on rencontre le plus grand nombre de décisions.

1° Une première opinion voulut écarter purement et simplement la possibilité d'appliquer la présomption de l'article 1384 aux bicyclettes, celles-ci ne pouvant en aucun cas être considérées comme choses dangereuses.

Suivant cette opinion qui fait une synthèse de la notion de choses dangereuses et de la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose — (que la Cour de Cassation avait cependant rejetée 3 ans plus tôt) —, ce n'est qu'au moment où la chose échappe au contrôle de l'homme, qu'il y a véritablement « dommage causé par son fait », qu'elle devient dangereuse et que l'article 1384 va s'appliquer.

Des résistances à l'assimilation du fait de l'homme et du fait de la chose consacrée par la Cour de Cassation, s'étaient manifestées (nous l'avons vu dans notre introduction) jusqu'en 1930.

Deux jugements du Tribunal de la Seine, rendus à six mois de distance, en fournissent un exemple.

« Ce n'est qu'autant qu'il existe dans la chose qui a causé un dommage un principe d'action, peut-on lire dans le jugement du 1^{er} décembre 1927 (1), c'est-à-dire un dynamisme propre, que le gardien tombe sous le coup de la présomption de faute édictée par l'article 1384. Malgré les dangers spéciaux qu'elles présentent, les bicyclettes ne sauraient être rangées dans cette catégorie... »
et dans celui du 23 mai 1928 :

« La bicyclette, contrairement à l'automobile ou à la motocyclette, n'a pas en elle-même de dynamisme propre et reste dans l'absolue dépendance de l'homme, sans l'intervention duquel, elle n'est plus qu'un objet inutile ».

A noter également un jugement du Tribunal civil de Montluçon du 22 février 1929 (3), qui refuse aux bicyclettes le caractère de choses dangereuses.

2^o Une seconde opinion — qui celle-là fit de plus nombreux adeptes — se rangea au système suggéré par M. Ripert, aux termes duquel il existerait « une hiérarchie — préétablie — dans la possibilité de nuire » ; et toutes les décisions intervenues à l'occasion de collisions entre automobile et bicyclette, ne retinrent qu'une seule présomption à l'encontre du véhicule le plus dangereux — « relevant du statut le plus rigoureux » —, en l'espèce, l'automobile.

(1) Trib. Seine, 1^{er} décembre 1927. Gaz. pal. 1928.1.266.

(2) Trib. Civ. Seine, 23 mai 1928. Gaz. pal. 1928.2.126.

(3) Gaz. pal. 1929.1.433.

« En cas de collision entre une automobile et une bicyclette, lisons-nous dans un jugement du 26 juin 1928 du Tribunal de la Seine, qui semble avoir très légèrement évolué, l'inégalité de puissance et de vitesse existant entre les deux véhicules, l'inégalité dans la gravité des risques qu'elles font naître, la plus grande possibilité qu'a l'automobile d'échapper à la maîtrise de son conducteur, les obligations par suite plus lourdes et plus nombreuses qui pèsent sur le conducteur de l'automobile, autorisent à présumer la faute de ce dernier dans les termes de l'article 1384 ; et par suite, actionné en responsabilité à raison du dommage par lui causé au cycliste, il ne peut invoquer à son profit l'application de l'article 1384 ».

Beaucoup plus bref, un arrêt de la Cour de Caen (1) s'exprime en ces termes :

« S'agissant d'une collision entre une automobile et un cycliste, la présomption de faute de l'article 1384 doit jouer contre l'automobiliste qui avait sous sa garde un instrument essentiellement dangereux au regard de celui, inoffensif à son égard, de son adversaire ».

3° Appliquant le système défendu par M. Savatier, aux termes duquel la notion de danger devait être appréciée subjectivement d'après les circonstances de la cause, le Tribunal civil de Digne (2) qui avait à connaître d'une collision survenue entre une automobile et un tombereau attelé, retient une présomption de responsabilité à l'encontre de l'automobiliste qu'il condamne à indemniser le conducteur du tombereau des blessures causées à ce dernier ; mais concernant les blessures causées au cheval, le Tribunal, estimant le « risque » du véhicule et de l'animal d'égale importance, conclut à la neutralisation des présomptions.

(1) Caen, 12 février 1930. Rec. Caen et Rouen, 1931.2.155.

(2) Tr. Civ. Digne, 20 décembre 1929. Gaz. pal. 1930.1.230.

*
* *

Le 13 février 1930, la Cour de Cassation devant laquelle l'affaire Jeandheur revenait pour la seconde fois, rejetait la distinction admise jusqu'alors entre les choses dangereuses et les choses inoffensives.

Les conséquences de l'arrêt des Chambres réunies, ne tardèrent pas à se faire sentir sur le problème particulier des collisions.

Logiquement, elles devaient être les suivantes :

1°) Suppression de toute distinction entre automobile et bicyclette ou tout autre véhicule relevant d'un « statut juridique » différent. Toute chose inanimée est susceptible de donner lieu à l'application de l'article 1384 ; et au cas de collision entre deux véhicules quelconques, il n'y a pas en présence des véhicules inégalement dangereux, mais des véhicules qui se sont réciproquement causé des dommages.

2°) Impossibilité aussi d'apprécier subjectivement la notion de danger, et de déclarer qu' « en l'espèce », l'un des véhicules s'étant présenté, en raison de circonstances quelconques, comme certainement plus dangereux, lui seul pouvait se voir opposer la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384.

Les juridictions inférieures ont-elles suivi la voie indiquée par la Cour de Cassation ?

On relève en 1930 — outre l'arrêt de la Cour de Caen déjà cité, rendu la veille de celui des Chambres réunies, et un jugement du Tribunal civil de l'Allier (1), également antérieur à l'arrêt Jeandheur — un autre arrêt, toujours de la Cour de Caen, du 27 octobre 1930 (2) retenant une seule

(1) Trib. Civ. de l'Allier (section de Montluçon), 14 janvier 1930. D. H. 1930.205.

(2) Recueil Caen et Rouen, 1931.2.35.

présomption à l'encontre de l'automobiliste, — gardien d'une chose dangereuse — qui avait renversé un cycliste — gardien d'une chose « relativement » inoffensive.

Et c'est tout.

Le caractère plus ou moins dangereux des véhicules, ne sera plus jamais invoqué en jurisprudence pour résoudre les problèmes des collisions.

Une exception toutefois : La Cour de Montpellier ayant tenté dans le cours de 1930 d'appliquer la distinction abandonnée, la Cour de Cassation (1) cassa sa décision, confirmant sa jurisprudence antérieure qu'il n'est plus possible de discuter.

Le système ne fut cependant pas complètement abandonné par les auteurs.

Il cadrait en effet complètement avec la doctrine enseignée de tout temps par M. Josserand, qui ne voyait pas autre chose dans l'article 1384, qu'un principe nouveau de responsabilité basé sur le risque. Et il semblait dès lors parfaitement normal de voir s'établir une hiérarchie quant à la nocivité des véhicules, et qu'au cas de collision, « un risque inférieur soit en quelque sorte dominé et couvert par un risque plus grave ».

L'ayant exposée en 1928 (2), M. Josserand, persista dans son opinion après l'arrêt des chambres réunies (3).

Malgré le silence gardé par le législateur sur la notion de choses dangereuses, le fait de la chose doit s'entendre raisonnablement du fait dominant. N'existe-t-il pas d'ailleurs, de par les textes mêmes, une véritable hiérarchie dans tout le système de la responsabilité : depuis la responsabi-

(1) Cass. Civ. 22 janvier 1934. D. 1934.1.30.

(2) D. H. 1928, Ch. p. 33.

(3) Cf. note au Dalloz 1931.2.129.

lité du fait personnel de l'article 1382, jusqu'à celle édictée par la loi du 31 mai 1924, à l'encontre de l'exploitant d'un aéronef ; deux extrêmes entre lesquels il y a place pour la responsabilité du fait des choses inanimées, la responsabilité du fait des animaux, la responsabilité du propriétaire d'un bâtiment...

D'autre part, la neutralisation des dommages causés par une collision entre automobiles — qu'admettait alors la majorité de la jurisprudence — semblait justement impliquer la hiérarchisation des véhicules, en fonction des risques respectifs qu'ils présentaient.

Enfin, cette hiérarchisation des véhicules, était en harmonie parfaite avec la théorie du risque créé, si chère à M. Josserand. « A chacun selon l'importance, la gravité des risques qu'il crée pour autrui ».

Dans une chronique relativement récente, qu'il a consacrée au problème des collisions (1), le doyen de la Faculté de Lyon ne propose plus de tenir compte de l'inégalité du danger présenté par les véhicules en présence. Nous n'avons cependant aucune raison de penser qu'il en ait abandonné l'idée, l'article précité ne traitant que des collisions entre véhicules de même ordre.

II. — *Hypothèse de préjudice unilatéral.*

La condition imposée à l'existence de la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384, aux termes de laquelle celle-ci n'existerait qu'à l'encontre du gardien des choses dangereuses, était une pure création de la jurisprudence.

(1) Les collisions entre véhicules et entre présomptions de responsabilité. D. H. 1935, Ch. p. 41.

Nous avons voulu l'exposer en tête de cette section, parce que, n'ayant exercé aucune influence sur la doctrine et la jurisprudence postérieure à 1930, il n'en sera plus question dans la suite de cette étude.

Mais il nous reste à traiter des conditions qui paraissent avoir été posées par le législateur, ou plutôt celles qu'on a cherché à extraire des termes mêmes de l'article 1384.

« On est responsable *du dommage* qui est causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde », dit ce texte.

« *Lorsqu'un dommage est causé par une chose inanimée*, le gardien de cette chose en est présumé responsable », traduit la Cour de Cassation.

Première condition indispensable, par conséquent ; il faut que la chose qui sera le siège de l'application de l'article 1384, ait causé un dommage.

Cette condition n'avait jusqu'alors été l'objet d'aucune difficulté ; il était évident que le piéton qui avait été renversé par un automobiliste, devait avoir subi un préjudice pour réclamer contre ce dernier l'application de l'article 1384, sans quoi on ne voit pas très bien dans quel but il l'aurait assigné en justice.

En matière de collisions, l'automobiliste qui n'aura subi aucun préjudice, se trouvera, malgré lui, amené devant les Tribunaux, lorsque la voiture de son adversaire aura subi des dégâts, ou que celui-ci aura été blessé. Ce dernier invoquera l'art. 1384 — c'est l'hypothèse proposée — pour se faire indemniser ; que va pouvoir faire le défendeur ?

Invoquer à son tour une présomption de responsabilité pesant sur son adversaire, pour se faire exonérer de celle en vertu de laquelle on lui réclame des dommages-intérêts ? mais une présomption de responsabilité pour obtenir réparation de quoi ? il n'a subi aucun préjudice.

Fréquemment des défendeurs à de tels procès avaient usé de ce moyen dilatoire ; jamais il ne fut admis ni par la Cour de Cassation, ni par les juridictions inférieures, ni même par aucun des partisans les plus convaincus du système de la neutralisation.

Un arrêt de la Cour de Rouen du 17 mars 1925 (1) — première décision dans laquelle le problème du conflit des présomptions de l'article 1384 s'est posé — ne reconnut l'existence que d'une présomption à l'encontre du conducteur de l'automobile, dont la collision avec une voiture hippomobile, avait causé des dommages aux occupants de cette dernière, lui-même n'ayant par contre subi aucun préjudice.

La même solution était adoptée le 10 décembre de la même année par la Cour de Bordeaux (2), au sujet d'une collision entre automobile et bicyclette ; et plus tard, le 12 avril 1929 (3) par la Cour de Paris en ces termes : « Si le dommage est unilatéral, c'est-à-dire, si l'accident n'a causé de dommage que d'un seul côté, il y a uniquement lieu de se préoccuper non du mode de locomotion usité par la victime, mais de celui qui était employé par l'auteur de l'accident » ; enfin à nouveau le 3 avril 1930 (4), cette fois encore par la Cour de Paris et toujours dans les mêmes termes.

Peu de temps après, la Cour de Cassation allait à son tour avoir à connaître de la question.

(1) Rouen, 17 mars 1925. D. H. 1925, p. 338.

(2) Rec. Bordeaux, 1926-27 1.8.

(3) Sem. Juridique 1929, 668.

(4) Gaz. pal. 1930.2.300.

Dans deux arrêts de la Chambre civile : 24 juin 1930, 18 novembre 1930 (1), puis à nouveau le 3 janvier 1934 (2), le même principe est consacré : « Le gardien d'une chose, légalement présumé responsable en vertu de l'art. 1384, du dommage occasionné par cette chose, est tenu d'en assurer réparation... et ne saurait, à défaut de tout préjudice par lui allégué, uniquement en vue d'éluder ses obligations envers la victime, être admis à invoquer le bénéfice de la présomption de 1384 ».

Le système est simple : le bénéfice de la présomption ne peut être invoqué que par la victime d'un préjudice déterminé ; il ne peut être invoqué par *voie d'exception*.

Contentons-nous d'énumérer les décisions postérieures, qui ont été appelées à formuler le même principe.

Grenoble, 12 novembre 1930 (3).

Lyon, 10 décembre 1930 (4).

Trib. Civ. Saint-Brieuc, 6 novembre 1930 (5).

Montpellier, 2 décembre 1930 ; Paris, 17 janvier 1931 ;
Dijon, 25 mars 1931 (6).

Aix, 4 juin 1931 (7).

Pau, 19 février 1931 (8).

Dijon, 28 mars 1933 (9).

Ce principe est précisé maintenant dans la plupart des jugements et arrêts et admis d'une façon unanime.

(1) Gaz. pal. 1930.2.298 ; 1930.2.1032.

(2) D. 1934.1.30.

(3) Gaz. pal. 1930.2.793.

(4) Mon. Jud. Lyon 16 octobre 1931.

(5) G. Tri. 5 février 1931.

(6) D. 1931.2.129.

(7) D. 1931.2.129.

(8) S. 1931.2.113.

(9) Rey. ass. terr. 1933.846.

Et il est curieux de remarquer que la solution de cette question — qui était il y a quelques années, l'objet de nombreux procès — est aujourd'hui à ce point indiscutable, que, le fait que les deux adversaires se sont mutuellement causé des dommages étant fréquemment invoqué par ceux-ci en vue de faire prononcer la neutralisation des présomptions pesant sur eux, l'on trouve dans les arrêts de la Cour Suprême, pour écarter leurs prétentions, la phrase suivante, véritable formule de style :

« La présomption ne saurait être détruite en tout ou en partie du fait que les deux gardiens se sont causés réciproquement des dommages ».

*
* *

Il convient avant de terminer, de signaler une difficulté appelée à se présenter fréquemment, dont quelques-unes des décisions précitées ont d'ailleurs fait mention.

Il se peut que des dommages aient été subi par l'une et l'autre parties, lors de l'accident objet de l'instance, et qu'une d'elles seulement ait formé une demande de Dommages-Intérêts.

Peut-on considérer qu'il existe à l'encontre de celle-ci, une présomption de responsabilité, bien que son adversaire n'ait réclamé aucune indemnité ?

La question aura une importance lorsqu'il s'agira de se prononcer sur la question de principe du cumul ou de la neutralisation ; c'est à ce sujet d'ailleurs que les Cours de Montpellier (1) et de Dijon (2) y firent allusion, décidant que les deux présomptions se détruisent « à condition que le fait de chaque véhicule ait causé un dommage à l'autre,

(1) Montpellier, 2 décembre 1930. D. 1931.2.129.

(2) Dijon, 25 mars 1931. D. 1931.2.129 ; 28 mars 1933. Rev. ass. terr. 1933.846.

alors même qu'un des gardiens n'en aurait pas demandé réparation ».

Nous reprendrons ce sujet lorsque nous traiterons de la neutralisation des présomptions. Il nous semble toutefois dès maintenant difficile d'admettre que le Tribunal puisse reconnaître à l'une des parties le droit de bénéficier d'une disposition législative, que celle-ci n'avait nullement sollicité et sur laquelle il n'avait donc pas à statuer.

III. — *Domage causé par le fait des choses.*

On est responsable du dommage *causé par le fait des choses* que l'on a sous sa garde.

Telle est la seconde condition — imposée à l'existence de la présomption de responsabilité — que l'on peut lire dans l'article 1384.

Cette condition met en jeu, semble-t-il, les deux autres éléments de la responsabilité du fait des choses inanimées : le « fait » de la chose, d'une part, qui viendrait remplacer la « faute » qui donnait lieu à l'application de l'article 1382 ; le lien de causalité entre ce fait et le préjudice d'autre part.

Que doit-on entendre par fait de la chose ?

Il va de soi d'abord, qu'il ne peut s'agir d'exiger la preuve d'une faute ou d'une imprudence commise par l'un des gardiens.

Toute la théorie de la responsabilité du fait des choses inanimées, n'a justement été édifiée que pour résoudre les hypothèses dans lesquelles aucune faute n'a pu être établie. Pas plus le législateur que les juristes de la fin du siècle dernier, n'ont songé un instant que la faute prouvée telle qu'elle est prévue par l'art. 1382, pouvait avoir une place quelconque dans l'interprétation de l'article 1384.

Plusieurs interprétations ont successivement été données, et par les auteurs et par la jurisprudence, du sens de ce « fait de la chose », et il apparaît qu'à l'heure actuelle, c'est dans cette interprétation, que résident surtout les difficultés qui subsistent encore, et que l'accord n'est pas établi.

Le « fait » de la chose, pouvait d'abord ne rien exprimer d'autre que le rapport de causalité entre le préjudice et la chose que l'on considérait comme en étant la cause, et consister dans la simple participation matérielle de la chose dans la collision.

Au risque de nous répéter, envisageons à nouveau le cas où une seule présomption est invoquée par un piéton à l'encontre de l'automobiliste qui l'a renversé.

L'hypothèse est très simple : le fait de l'automobile ne sera pas autre chose que la preuve incombant à la victime, que ses blessures ont été causées par le choc de la voiture ; ce sera la preuve de la participation du véhicule à l'accident. La victime n'aura pas autre chose à établir que de démontrer qu'elle a fait une chute à la suite d'un heurt de la voiture.

Cette solution transposée ici, conduit à voir également comme fait de la chose, la simple participation matérielle de chaque véhicule dans l'accident.

Mais du fait que les deux véhicules étaient en mouvement lorsque s'est produit l'accident, une partie des auteurs et de la jurisprudence ne pouvaient se résoudre à admettre que les dommages causés à chaque partie, devaient être automatiquement imputés au gardien de l'autre véhicule.

Pour eux, il devait être possible de matérialiser le fait du véhicule, de le définir eu égard aux circonstances de chaque accident ; à défaut de quoi l'article 1384 était inapplicable.

Le lien de causalité ne résultait pas suffisamment à leurs yeux, du fait même de la collision ; ils auraient voulu que la preuve soit apportée que les dommages de chaque voiture étaient la conséquence d'un fait plus caractéristique de l'autre ; à n'en pas douter, le « fait » devait correspondre à une notion de mouvement beaucoup plus qu'à un simple rapport de causalité.

De bonne heure, deux Cours d'Appel, celle de Rouen (1) dont l'arrêt a déjà été cité, la décision de la Cour ayant en effet été déterminée aussi par le fait que des dommages n'avaient été causés qu'à une seule partie, et celle de Bordeaux (2) soupçonnant la difficulté sans cependant y faire allusion directement, ne retenaient qu'une présomption à l'encontre du gardien du véhicule qui avait abordé l'autre.

La Cour de Dijon (3), l'année suivante, se rangeait elle aussi à la même solution « ...si c'est l'un des véhicules qui a heurté l'autre, dit-elle dans son arrêt, ce dernier ayant subi simplement le choc, il n'y a alors fait de la chose que d'un côté et c'est seulement le véhicule qui a heurté l'autre qui engage la responsabilité de son gardien dans les termes de l'article 1384 » ; et après elle la Cour de Paris (4), la Cour de Colmar (5) et le Tribunal civil du Havre (6).

La simple participation matérielle de chaque voiture, condition nécessaire, n'était pas considérée comme suffisante ; il fut exigé que la participation de chaque véhicule

(1) Rouen, 17 mars 1925. D. H. 1925.338.

(2) Bordeaux, 14 octobre 1927. Gaz. pal. 1927.2.709.

(3) Dijon, 16 octobre 1928. D. 1929.2.41.

(4) Paris, 6 juillet 1929. D. H. 1929.482. ; 3 juillet 1930. Gaz. pal. 1930.2.300.

(5) Colmar, 27 juin 1930. Gaz. pal. 1930.2.303.

(6) Tr. Civ. du Havre, 25 juin 1930. Gaz. pal. 1930.2.303.

à l'accident ait en outre été active. Il sembla alors tout naturel de trouver la preuve de cette participation active dans le fait de l'abordage. Le rôle actif dans une collision est incontestablement joué par le véhicule qui est venu heurter l'autre, l'abordé qu'il ait été à l'arrêt ou en mouvement, n'ayant fait que subir l'événement.

La Cour de Cassation, à son tour, dans un arrêt de la Ch. des Req. du 1^{er} mai 1930 (1) — premier arrêt qu'elle devait rendre en matière de collisions de véhicules —, faisait allusion à cette condition tellement controversée de l'existence d'un lien de causalité entre le préjudice et la voiture de la partie adverse.

Il s'agissait en l'espèce, d'un accident survenu entre une voiture automobile et une voiture hippomobile (laquelle avait été heurtée à l'arrière par l'aile droite de l'automobile).

« Attendu, dit la Cour de Cassation, que l'arrêt attaqué précise que l'accident est dû au choc de l'aile droite de l'automobile contre l'arrière du véhicule que conduisait la victime ; que ce véhicule, attelé d'un cheval allant au pas, tenait sa droite ; que la Cour d'Appel a ainsi implicitement écarté la présomption invoquée par l'automobiliste à l'encontre de la victime, puisque ce n'est pas par le fait de la voiture de celle-ci que le dommage a été causé ».

Retour de la Cour Suprême, expose M. Savatier dans son commentaire, à la jurisprudence antérieure à l'arrêt des Chambres réunies, qui ne retenait la responsabilité que de la chose la plus dangereuse.

« C'est, dit-il, par un détour qu'elle arrive à ce résultat. L'idée qu'elle met en avant est celle de causalité. Elle

(1) Cass. Req. 1^{er} mai 1930. D. 1930.1.137, note M. Savatier.

admet qu'en cas de choc entre ces deux véhicules inégalement dangereux, c'est le plus dangereux qui doit être considéré comme la cause du dommage ».

Nous ne croyons pas, quant à nous, que ce soit cette thèse qu'a voulu consacrer la Chambre des Requêtes.

Les termes de son arrêt sont clairs : elle décrit tout d'abord la façon dont s'est produite la collision : heurt de la voiture hippomobile par l'automobile, puisque le choc a eu lieu entre la roue avant de celle-ci et l'arrière de celle-là ; et pour elle, c'est en cela que réside le « fait » dont parle l'article 1384, lequel produit son effet contre le gardien de l'automobile puisque la Cour d'Appel n'a retenu aucune faute à la charge de la victime.

C'est donc l'application pure et simple de l'article 1384, mais en interprétant l'expression « fait de la chose » dans le sens d'abordage d'un véhicule par l'autre.

La même Chambre des requêtes devait consacrer deux ans plus tard (1) ce même système dit « de l'agression » en décidant que, lorsque dans une collision entre un tramway et une automobile c'est le tramway qui est venu heurter la voiture, c'est par son fait que celle-ci a été endommagée; et c'est à l'encontre du préposé de la Compagnie des Tramways que doit jouer l'article 1384.

La Chambre civile (2), entre temps, avait, dans des conditions analogues, rejeté un pourvoi se basant sur ce qu'on n'avait pu établir quel véhicule avait heurté l'autre ; la Cour avait décidé que cette preuve n'était pas indispensable lorsque les circonstances de l'accident — et c'était le cas — permettaient malgré tout, d'imputer l'accident au

(1) Cass. Req. 15 novembre 1932. Gaz. pal. 1933.1.90.

(2) Cass. Civ. 20 juillet 1932. Gaz. pal. 1932.2.630.

fait de l'un des deux véhicules ; décision qui, selon nous, risquait d'ouvrir la porte à des difficultés considérables et à des interprétations extrêmement diverses.

En quoi pouvait alors consister ce fait de la chose et comment, dans ces circonstances, le distinguer de la faute ?

Un arrêt de la Cour de Paris (1) qui s'était rangée par avance à cette opinion, déclare qu'il importe de rechercher « quelle est la chose auteur du fait générateur de l'accident ». (Voir dans le même sens un arrêt de la Cour de Dijon (2) et plus tard un autre arrêt de la Cour de Paris (3).) Exposant alors que l'accident dont elle avait à connaître avait été provoqué par le fait d'un motocycliste qui, bien que se sachant suivi et près d'être doublé par une automobile, avait tourné brusquement à gauche pour prendre une rue transversale, sans avoir prévenu par un signal à bras, elle conclut que l'article 1384 doit jouer à l'encontre du seul motocycliste : Solution qui ne s'explique que parce que seule la question d'application de l'art. 1384 avait été soulevée, le fait énoncé constituant incontestablement une faute qui aurait dû donner lieu à l'application exclusive de l'article 1382.

L'arrêt de la Chambre civile du 20 mars 1933 (4), que l'on peut considérer, mais pour d'autres raisons, comme un des plus importants en matière de collisions de véhicules, n'apporte aucune véritable lumière sur la question ; il se contente de mentionner la condition exigée à l'existence de la présomption de l'article 1384 ; mais il n'y est rien dit quant aux éléments ni à la preuve de ce fait de la chose.

(1) Paris, 21 avril 1930. Gaz. pal. 1931.1.51.

(2) Dijon, 29 octobre 1931. Gaz. pal. 1931.2.909.

(3) Paris, 7 janvier 1933. Gaz. pal. 1933.1.702.

(4) Cass. Civ. 20 mars 1933. D. 1933.1.57 (note Savatier). S. 1933.1.257 (note Mazeaud).

Et la plupart des juridictions inférieures continuaient à exiger la preuve de l'abordage, nécessaire à l'application de l'article 1384.

Tribunal Civil de Boulogne, 10 février 1933 (1).

Tribunal de paix de Tourcoing, 17 février 1933 (2).

Tribunal Civil de Loudéac, 5 mai 1933 (3).

*
* *

Un revirement ne devait pas tarder à s'opérer dans la jurisprudence des Cours d'Appel et des Tribunaux.

La preuve de l'abordage, souvent difficile à faire, qu'on exigeait en matière de collisions de véhicules, arrivait à restreindre considérablement les cas d'application de la présomption de responsabilité de l'article 1384. D'autre part, cette condition mettait souvent sans raison l'abordeur dans une position très désavantageuse. Dans beaucoup de cas, le fait de l'abordage n'indiquait nullement une plus forte culpabilité de celui-ci ; il consistait bien souvent dans la manœuvre « *in extremis* » de l'un ou l'autre conducteur, et celui dont la voiture était venue heurter l'autre, n'avait aucune raison d'être traité plus sévèrement que son antagoniste.

En outre, nous espérons l'avoir démontré, la recherche de l'auteur du fait générateur de l'accident, encore qu'elle était elle aussi malaisée, relevait le plus souvent du domaine de l'article 1382.

Il fallait décharger chaque victime du fardeau de la preuve de ce qu'on persistait à considérer comme le fait de

(1) Gaz. pal. 1933.1.842.

(2) Journal Juges de paix 1933.220.

(3) Gaz. pal. 1933.2.352.

la chose, et lui restituer, par un moyen quelconque, le bénéfice de l'article 1384, que ce système lui avait fait perdre.

La solution proposée par M. Mazeaud dans une note publiée au Sirey sous l'arrêt du 20 mars 1933 (1), fut adoptée pour la première fois par un jugement du Tribunal Civil de Vitry-le-François du 21 décembre 1933 (2). Elle consistait à présumer dans chaque collision le fait des véhicules qui y ont participé. Aucune preuve n'est exigée des parties en cause, et c'est aux défendeurs, chacun pour sa part, à détruire par la preuve que les dommages n'étaient pas dûs à son fait, la présomption de responsabilité invoquée contre lui.

Un arrêt postérieur de la Cour de Lyon du 20 juin 1934 (3), expose plus en détail le système proposé : le fait de la chose exige non seulement la participation matérielle de chaque véhicule dans la causalité des dommages (laquelle résulte suffisamment du fait même de la collision), mais en outre que cette participation ait été active ; et c'est cette seconde condition qui est présumée.

Présomption toute nouvelle, qui s'ajoute à celle qui reste le fondement de la responsabilité du fait des choses inanimées ; pure création de la jurisprudence et qui n'existe nulle part dans la loi, mais qui augmentait davantage les chances de responsabilité des gardiens de chaque voiture qu'on condamnait.

Empressons-nous de montrer le seul intérêt qu'en pratique présentera cette nouvelle présomption dans son fonctionnement. Il n'y sera jamais fait allusion que lorsqu'il

(1) S. 1933.1.257.

(2) Gaz. pal. 1934.1.677.

(3) D. 1935.2.17.

s'agira de la détruire ; que lorsqu'un des deux automobilistes, apportant la preuve que sa voiture n'a joué qu'un rôle purement passif et n'a fait que subir le choc de celle de son adversaire, il réclamera son exonération, aucun dommage n'ayant été causé de son fait.

Et les seules hypothèses où cette discussion sera possible seront celles de collision entre une voiture en mouvement et une voiture à l'arrêt, et celles où une voiture sera venue heurter l'arrière d'un autre véhicule marchant devant elle et suivant la même direction.

Nous verrons ultérieurement s'il y a lieu d'approuver une telle solution qui est celle admise aujourd'hui officiellement par la Cour de Cassation ; constatons seulement combien elle s'est écartée de l'interprétation primitive de la Responsabilité des choses inanimées.

On ne peut lire sans un sentiment d'admiration profonde toutes les dissertations de M. Josserand, dont l'avis demeure un des plus autorisés et qui a su réaliser le véritable tour de force de rester, dans une matière aussi imprécise et variable que celle de la responsabilité, pendant trente-cinq ans, sur les mêmes positions, qui, après combien de critiques, paraissent chaque jour plus fortes.

« Dommage causé par le fait des choses que l'on a
« sous sa garde, lit-on dans une chronique de 1900 (1) ;
« voilà un mot qui, paraît-il, évoque l'idée d'un acte, d'un
« mouvement actif et propre qui ne peut émaner que d'un
« être vivant.

« Il nous semble au contraire merveilleusement choisi,
« à raison de sa généralité et de son imprécision, pour dési-

(1) D. 1900.2.289.

« gner l'intervention d'une force quelconque animée ou
« non.

« Il n'éveille nullement l'idée d'une manifestation de
« la vie... En réalité, cette expression n'indique rien d'autre
« qu'un rapport de cause à effet, et le législateur ne pouvait
« trouver une formule plus adéquate à la situation très gé-
« nérale qu'il s'agit de caractériser ».

Et n'est-ce pas, cette fois encore, à l'éminent profes-
seur qu'il faut donner raison ?

Qu'est-ce donc que le fait d'une chose ? Une chose
serait-elle capable d'un fait, d'un acte ? Peut-il exister une
activité des choses envisagées indépendamment de tout fait
de l'homme ? Nous ne le croyons pas.

« On ne peut, lit-on dans une note de M. Esmein (1),
« parler du dommage causé par le fait d'une chose inani-
« mée. Le fait suppose un être ; les choses inanimées ne
« sauraient faire plus que penser ou vouloir ».

On ne peut s'empêcher de penser que cette notion ait
été inspirée par une idée d'analogie entre la chose inani-
mée lorsqu'elle sort de son état d'inertie, et l'être vivant :
la locomotive en pleine vitesse devient « une sorte de grand
animal redoutable » (2) que l'on assimile de manière assez
puérile à l'homme ou à l'animal, dont le « fait » volontaire
et spontané peut devenir dommageable.

Mais il ne nous paraît pas possible de concevoir le
« fait » autonome d'une chose susceptible, par une inter-
vention directe, traumatique, de causer un préjudice, sans
que l'on découvre à l'origine une activité humaine. Suivant
l'expression de M. Ripert, « les choses inanimées sont des
instruments et non des causes ».

(1) Note au S. 1910.1.17.

(2) Esmein, même référence.

La jurisprudence, lorsqu'il ne s'agit plus d'automobiles, semble cependant de plus en plus décidée à exiger que la chose ait joué un rôle actif (1).

Un arrêt de la Cour de Colmar du 15 février 1936 (2), pour laquelle le fait de la chose « implique en lui-même une action, une manière d'agir », un autre arrêt de la Cour de Paris du 4 avril 1936 (3), enfin, plus récemment, un jugement du Tribunal Civil d'Aix (4), ont confirmé cette tendance.

« L'art. 1384, lit-on dans ce dernier jugement, suppose « nécessairement une chose en mouvement, soit en vertu « d'un dynamisme propre, soit encore sous l'action de « l'homme, d'un phénomène physique ou des forces de la « nature, à l'exclusion des choses à l'état d'inertie.

« Il est en effet impossible de concevoir une chose « inerte (dans l'espèce, un escalier), causant par son seul « fait un dommage ».

Il semble que dans cette hypothèse, il soit possible de faire appel à la notion de « fait anormal » imaginée par M. Ripert, un escalier, s'il est parfaitement entretenu et éclairé ne pouvant être la cause d'aucune responsabilité à la charge de son « gardien ».

Mais cette notion doit être abandonnée lorsque la chose inanimée est un véhicule. On ne peut dire qu'il y ait « fait anormal » de la part d'une automobile, d'être en circulation ; et cependant le bénéfice de l'art. 1384 est accordé aux victimes des accidents qu'elle provoque.

(1) Voir toutefois l'arrêt de la Ch. Civ. de la Cour de Cassation du 1^{er} décembre 1936, que nous étudions dans le Chapitre III, qui semble marquer une réaction contre cette tendance. (D. H. 1937, p. 86).

(2) Gaz. pal. 1936.2.675.

(3) *Idem*.

(4) Trib. Civ. Aix. 2 décembre 1936. Gaz. pal. 7 et 8 février 1937.

On n'exige rien de plus du piéton renversé par une automobile, que la preuve d'un lien de causalité entre ses blessures et le véhicule, c'est-à-dire, la participation dudit véhicule à l'accident dans lequel il a été blessé. Où a-t-il jamais été question d'une participation active ? Condition qui serait pour le moins superflue, en l'espèce, **puisqu'il** faut qu'une voiture soit en marche pour renverser un piéton, et qui, au surplus, ne peut se déduire des termes de la loi.

Nous ne voyons donc pas en vertu de **quoi elle** deviendrait tout-à-coup exigible en cas de collision de véhicules, alors que deux présomptions de responsabilité sont invoquées en sens inverse par les deux adversaires d'un même procès, pour la seule raison que les dommages dont ils demandent réparation ont pris naissance dans le même événement.

Ce serait donc une règle entièrement nouvelle ?

Qu'il nous soit au moins permis de regretter qu'on soit obligé de recourir à des idées nouvelles chaque fois que se présente une application un peu délicate des principes de la Responsabilité civile, et d'en conclure que la solution de cet important problème apparaît aujourd'hui encore très incertaine et incomplète.

Cette contradiction se révèle dans la comparaison de deux arrêts, l'un de la Cour de Rouen (13 février 1936), l'autre de la Cour de Caen (30 décembre 1935), rapportés l'un et l'autre au Recueil de la Gazette du palais (1936.1. 885).

« Lorsqu'il s'agit d'une chose inerte, trouve-t-on dans
« la première décision, notamment d'une perche de pin se
« trouvant en travers de la chaussée et qui, faisant obstacle
« à la circulation, a été la cause d'un accident survenu à

« un automobiliste, l'article 1384 est applicable bien que
« la chose n'ait pas joué un rôle actif dans la production
« de l'accident ».

Et dans celle de la Cour de Caen : « Une automobile à
« l'arrêt ayant été heurtée par une automobile en marche,
« ne peut être considérée comme ayant causé le dommage
« au sens de l'article 1384, son rôle dans la collision ayant
« été purement passif ».

Cependant, la plupart des Cours d'Appel paraissent
avoir adopté aujourd'hui le système de la Cour de Lyon
(cf. *supra*, p. 60).

« Il en est ainsi, peut-on lire dans un arrêt de la Cour
d'Amiens du 4 décembre 1934 (1), du moins s'il est
constant que chacune des voitures a matériellement parti-
cipé au dommage subi par l'autre au moment où elles se
sont heurtées ; mais le rôle actif de la chose qui a matériel-
lement participé au dommage est nécessairement présumé,
de sorte qu'il appartient à chacun des intéressés de prouver
que la chose dont il a la garde, n'a joué qu'un rôle passif
dans l'accident ».

Et avec elle, la Cour de Colmar (7 décembre 1935 et
15 mars 1936) (2), la Cour de Paris restant fidèle à son
interprétation de l'abordage comme constituant le fait de
la chose de l'article 1384.

La Cour de Cassation n'avait pas eu jusque là à se
prononcer sur la question. Ses plus récents arrêts se bor-
nent à reproduire la clause, devenue de style, qui figurait
déjà dans l'arrêt du 20 mars 1933 :

(1) Gaz. pal. 1935.1.77.

(2) Gaz. pal. 1936.2.74.

« présomption subordonnée dans son application à la seule condition que le dommage ait été causé par le fait de la chose ».

La Chambre Civile devait cependant donner le 7 mai 1935 (1) une interprétation officielle du « fait de la chose » au sujet d'une affaire dans laquelle un automobiliste était actionné en Dommages-Intérêts par un cycliste, lequel s'était blessé dans une chute provoquée, prétendait ce dernier, par une collision avec l'automobile.

L'automobiliste s'était pourvu contre un arrêt de la Cour de Chambéry qui avait conclu à l'application contre lui de l'article 1384, sans qu'ait été démontré le choc prétendu entre les deux véhicules. Et la Cour de Cassation, admettant le pourvoi, cassa l'arrêt, la preuve n'étant pas rapportée que les blessures aient été causées par le fait de l'automobile.

Elle ne faisait ainsi qu'appliquer la règle générale énoncée dans un arrêt de la Chambre des Requêtes du 28 mai 1935 (2).

« Pour pouvoir invoquer la présomption de responsabilité édictée par 1384 contre le gardien d'une automobile qui a causé un accident, la victime doit prouver la relation de cause à effet entre la voiture et le dommage qu'elle subit ».

Mais le problème que nous venons d'envisager, n'était pas résolu.

Dans l'hypothèse dont il s'agit, la preuve du lien de cause à effet n'était pas rapportée, la matérialité de l'accident n'ayant même pas pu être établie ; et cette condition, au moins, n'a jamais donné lieu à contestation.

(1) Gaz. pal. 1935.2.134.

(2) Gaz. pal. 1936.1.699 (note).

Dans l'arrêt du 11 mars 1936, la Cour de Cassation a franchi une nouvelle étape dans la voie qui avait été tracée par la Cour de Lyon.

Une collision s'était produite entre deux véhicules, au cours de laquelle un des occupants avait trouvé la mort. La Cour Suprême, à qui l'affaire avait été soumise, pour définir ce qu'il convenait d'entendre par « fait de la chose » motiva de la façon suivante sa décision : « Attendu qu'il n'est pas contesté que ce double heurt caractéristique de toute collision entre deux véhicules, n'a eu de conséquences mortelles pour C que du fait que l'automobile de G était en marche ; que par la suite, la mort de C a bien été causée du fait de la chose dont le dit G avait la garde ».

Voilà donc condamné le système de l'abordage (que semblait avoir auparavant consacré la Cour Suprême) et adoptée comme suffisamment constitutive du fait de la chose, la participation matérielle de chaque véhicule à l'accident. Sans que cela soit expressément précisé, il semble bien que la même réserve demeure : la participation doit avoir été active ; et au cas de collision avec une voiture arrêtée, la présomption ne peut jouer qu'à l'encontre de l'autre véhicule, qui est venu la heurter.

Suivant de quelques jours l'arrêt de Cassation, les Cours de Dijon (18 mars) et d'Angers (31 mars) (1) reproduisaient intégralement la solution consacrée par celui-ci.

La question en est là, une seule difficulté subsistant : le conducteur de la voiture en marche peut-il, à défaut de toute faute prouvée de part et d'autre, invoquer contre le gardien de la voiture qui stationne sur le côté de la route, qu'il est venu heurter, ou contre le gardien de la voiture

(1) Gaz. pal. 1936.1.700.

marchant devant lui, dans la même direction que lui, qu'il est venu heurter à l'arrière, la présomption de l'article 1384, pour se faire indemniser des dommages qu'il a subis dans l'accident ? autrement dit, les termes « fait de la chose » de l'article 1384 évoquent-ils une idée de mouvement, d'activité, ou expriment-ils un simple rapport de causalité entre les dommages subis par chaque voiture et l'accident qui y a donné naissance, auquel l'une et l'autre ont certainement participé matériellement ?

SECTION II

EFFET DES DEUX PRÉSUMPTIONS DE RESPONSABILITÉ

Après avoir éliminé dans la section précédente les hypothèses dans lesquelles l'existence d'une présomption de responsabilité n'était reconnue qu'à l'encontre d'un seul véhicule, il nous faut étudier maintenant quel sort la jurisprudence a réservé aux deux présomptions, lorsque chacun des deux gardiens pouvait, aux termes de l'article 1384, l'invoquer contre son antagoniste.

Les deux présomptions qui jouent en sens inverse, ou plus exactement contre les deux adversaires d'un même procès, vont-elles se neutraliser ; va-t-on décider au contraire que chacune, pour sa part, doit produire son effet légal ? Aboutiront-elles enfin, dans cette seconde hypothèse, à une réparation intégrale, ou chaque gardien ne sera-t-il présumé responsable que de partie des dommages subis par son adversaire ?

I. — Neutralisation des présomptions

Les premières décisions intervenues en matière de collisions de véhicules, adoptent, pour la plupart, la thèse de la neutralisation.

Leur argument est des plus simples : il n'est pas possible de présumer à la fois les deux adversaires responsables du même accident. Si chacune des parties, prise à part, se trouve dans les conditions requises pour invoquer le bénéfice de l'article 1384, un dommage lui ayant été causé à la suite d'un choc, les deux présomptions ne peuvent jouer en sens inverse puisqu'elles concernent leur responsabilité à l'égard d'un seul et unique fait.

Aucune des deux présomptions ne va donc pouvoir produire son effet juridique, et les deux parties se verront débouter de leur demande, si toutefois il ne leur a pas été possible de démontrer une faute quelconque commise par leur adversaire respectif.

Le débat ne peut s'engager que sur le terrain de l'article 1382, une condamnation à des Dommages-Intérêts ne pouvant être prononcée que si la preuve d'une faute quelconque réussit à être établie.

M. Ripert qui semble avoir prévu la difficulté à laquelle allait donner lieu le problème des collisions avant même que celui-ci ne se soit posé en pratique, se contente, en 1925 (1) d'affirmer, sans le discuter, ce résultat de la coexistence des deux présomptions. Il ne paraît pas admettre un instant qu'une autre solution puisse être adoptée.

Et le Trib. civil de Montpellier se range à l'opinion de l'éminent professeur dans un jugement du 17 juin 1925(2), à l'origine, par conséquent, de la jurisprudence en cette matière.

L'accident, objet du procès, était survenu entre une automobile et une bicyclette, et il n'y a pas lieu de s'étonner qu'il n'ait pas été fait application de la notion de cho-

(1) D. 1925.1.5.

(2) Rev. Gén. Ass. 1925.233.

ses dangereuses, la Cour de Cassation n'ayant fait allusion à cette notion que deux ans plus tard.

Citons également un arrêt de la Cour de Bordeaux du 8 décembre 1925 (1) qui, au sujet d'une collision survenue entre une automobile et une charrette, déboute les deux parties de leur demande à défaut de preuve d'une faute commise par leur adversaire respectif.

L'arrêt de Cassation de 1927, qui ne retenait une présomption de faute qu'à l'encontre du gardien des choses dangereuses, allait rapidement modifier la jurisprudence. « Le problème du jeu des présomptions de 1384, n'est apparu que le jour où la Cour de Cassation a abandonné la notion de choses dangereuses », dit très justement M. Savatier.

Et jusqu'en 1930, nous l'avons vu, le problème de la neutralisation ou du cumul n'eut pas à se poser lorsqu'il fut possible de démontrer l'inégalité de danger présenté par les deux véhicules.

Les arrêts peuvent encore invoquer l'autorité de M. Ripert qui, dans son commentaire de l'arrêt de 1927, après avoir adopté la thèse de la neutralisation au cas où les deux véhicules entrés en collision sont régis par le même statut juridique, ajoute, pour le cas où les deux choses ne présentent pas un égal danger : « Il n'y a plus alors de raison de ne pas faire peser la présomption de faute sur le gardien de la plus dangereuse ».

Notons toutefois deux décisions de la Cour de Chambéry (20 juin 1927) (2) et du Trib. de Commerce d'Honfleur (27 avril 1927) (3) qui, n'étant sans doute pas encore

(1) Rec. Bordeaux 1926-1927, 1-8.

(2) D. 1927.2.169.

(3) Gaz. pal. 1927.2.35.

familiarisés avec la notion de choses dangereuses, appliquent la neutralisation des présomptions au cas de collision entre une automobile et une bicyclette:

Puis, dans la même hypothèse, des décisions semblables du Trib. Civil de Rouen (27 janvier 1928) (1), qui considère la bicyclette comme, elle aussi, une chose dangereuse; enfin de la Cour de Paris (2 novembre 1928) (2) et de celle de Bordeaux (4 novembre 1929) (3).

Il importe de mentionner enfin, un arrêt du Conseil d'Etat du 17 juin 1927 (4), qui décide que l'article 1384, ne peut s'appliquer à l'encontre d'aucun des deux gardiens au cas de collisions de véhicules; solution intéressante puisqu'elle est la consécration par une juridiction importante de la thèse de la neutralisation.

« Celui qui contribue à créer le risque, concluait le Commissaire du Gouvernement Mayer, ne peut pas profiter des facilités données par la jurisprudence pour protéger ceux qui l'encourent ».

Cet argument, nous le retrouvons développé avec beaucoup de conviction par M. Josserand.

Adversaire de la présomption de « faute » dont la Cour de Cassation devait parler jusqu'en 1930, et partisan d'une responsabilité basée sur le risque, l'éminent professeur se trouvait immédiatement en mesure de défendre au nom de ce principe, le système de la neutralisation.

« Du moment que les deux choses engagées dans la collision sont régies par le même statut juridique, les deux gardiens sont à égalité, dit-il; ils ont créé des risques iden-

(1) D. H. 1928.219.

(2) Gaz. pal. 1929.1.178.

(3) Rec. Bordeaux 1930.1.16.

(4) D. 1927.3.40.

tiques ; ils seront renvoyés dos à dos... sans qu'il y ait lieu de retoucher l'œuvre du destin ».

Il n'est pas douteux, en effet, que le principe de responsabilité que l'on a édifié sur les termes de l'article 1384, trouve son origine dans le désir de protéger le faible contre le fort, le piéton contre le cycliste, ce dernier lui-même contre l'automobiliste...

Et c'est au nom de la même idée que M. Josserand s'est, nous l'avons vu, montré partisan d'une hiérarchisation des véhicules tenant compte du caractère plus ou moins dangereux présenté par ceux-ci.

Mais, aux yeux de ses défenseurs, la neutralisation ne s'impose pas seulement si l'on admet une idée de risque à la base de la responsabilité du fait des choses inanimées ; même si le fondement réside dans une présomption de faute, la solution doit être la même : il n'est pas possible de présumer à la fois en faute les deux adversaires d'un procès qui se reprochent mutuellement les conséquences d'un même accident.

Quel mode de réparation devrait au surplus entraîner le cumul des deux présomptions de responsabilité ? Réparation intégrale ? mais alors on aboutit à deux responsabilités additionnées, les deux gardiens sont mieux traités que dans l'hypothèse où des fautes ont pu être prouvées de part et d'autre, la responsabilité de l'accident étant alors partagée entre les deux adversaires.

Réparation partielle, le fait de chaque chose n'étant pas considéré comme ayant causé tout le dommage subi par son adversaire ? mais cela conduit à conditionner les présomptions. La faute présumée, transformée aujourd'hui par la jurisprudence en responsabilité présumée, est abstraite et indivisible. Comment comparer et proportionner deux

éléments que l'on a justement présumés parce qu'on en ignore tout ?

En outre ce système oblige à recourir à une présomption auxiliaire de participation de chaque voiture au dommage, qu'il est permis de considérer tout au moins comme assez arbitraire.

On risque en appliquant le cumul, continue M. Josserand de se trouver devant des situations absolument insolubles. Supposons — hypothèse parfaitement vraisemblable — une collision entre trois véhicules : faudra-t-il donc condamner chacun des gardiens à réparer l'intégralité des dommages subis par les deux autres, de façon que chacun d'eux se voie indemniser deux fois ?

Enfin, la neutralisation n'est-elle pas la solution adoptée dans notre législation en matière maritime et aérienne ? Pourquoi ferait-on exception lorsqu'il s'agit de collisions entre véhicules terrestres ?

M. Savatier (1) au nom duquel il convient d'ajouter celui de M. Fréjaville (2) est apparu tout d'abord comme partisan du système de la neutralisation, mais surtout en considération des difficultés et des conséquences dangereuses que lui semblait devoir entraîner le système du cumul des présomptions.

Nous verrons à la fin de ce chapitre, quelle position intermédiaire les deux éminents professeurs se sont décidés à adopter.

La Cour de Cassation n'ayant pas encore exprimé son avis sur la question, les Cours d'Appel continuèrent pour la plupart à appliquer, après 1930 lorsque la notion de choses dangereuses eut été officiellement condamnée, le

(1) M. Savatier : note D. P. 1935.2.17 ; 1934.1.30 ; 1933.1.57.

(2) M. Fréjaville : *Semaine juridique* 1933, p. 748 ; D. P. 1936.1.17.

système de la neutralisation que paraissait alors admettre la majorité des auteurs. Montpellier, 26 mars (1) et 2 décembre (2) ; Paris, 12 avril (3) ; Rennes, 3 juillet (4) ; Lyon, 17 décembre (5),

en 1930.

Paris, 17 janvier ; Dijon, 25 mars ; Aix, 4 janvier (6) ; Caen, 4 mai (7) ; Douai, 1^{er} juin (8),

en 1931.

Un seul arrêt en 1932 de la Cour de Nancy (18 octobre) (9) ; et en 1933 de la Cour de Dijon (28 mars) (10). Enfin un jugement du Tribunal Civil de Rouen du 16 novembre 1934 (11).

Aucune de ces décisions ne semble devoir mériter une attention particulière, sauf toutefois celle de la Cour de Montpellier du 26 mars 1930, qui propose que les règles de la responsabilité en matière d'abordage (article 407 Code de Commerce), soient, par identité de raison, transposées du droit maritime dans le droit terrestre.

La Cour de Cassation devait, deux ans plus tard, dans l'arrêt du 20 juillet 1932, rejeter l'idée d'analogie entre l'abordage maritime et l'« abordage » terrestre, et l'application de l'article 407 aux collisions de véhicules.

(1) D. H. 1930.405.

(2) Gaz. pal. 1936.1.152.

(3) D. H. 1931.som.27.

(4) Gaz. pal. 1931.1.152.

(5) Mon. Jud. Lyon 6 novembre 1931.

(6) D. 1931.2.129 (note M. Josserand).

(7) Rev. Gén. Ass. Terr. 1932.77.

(8) Réc. Douai 1931.223.

(9) Rec. Dijon et Nancy 1932.235.

(10) Rev. Gén. Ass. Terr. 1933.846.

(11) D. H. 1935.63.

A. l'appui de la thèse de la neutralisation, il convient enfin de citer un arrêt de la Chambre des Requêtes du 16 novembre 1931 (1), qui admet implicitement, mais de façon certaine, l'annulation des présomptions existant en vertu de l'article 1385, à l'encontre des propriétaires d'animaux, au cas où deux animaux sont abandonnés par leurs propriétaires respectifs dans un pacage commun.

M. Josserand n'avait pas manqué, dans sa note de 1931 (cf. page précédente), de préciser à nouveau les conditions auxquelles devaient être soumises les hypothèses de co-existence des deux présomptions.

Ce sont les mêmes que celles que nous avons énumérées dans la 1^{re} Section de ce Chapitre :

Il n'existe qu'une présomption et il ne peut par conséquent être question de neutralisation au cas de préjudice unilatéral.

Il n'existe qu'une seule présomption également au cas où l'on a pu établir que l'accident a été causé par le fait exclusif d'un seul des véhicules.

Et ce n'est pas sans étonnement que nous avons découvert cette nouvelle interprétation par le Doyen de la Faculté de Lyon du fait de la chose, dans lequel il paraît voir maintenant autre chose qu'un simple rapport de causalité.

La jurisprudence se montrait d'ailleurs extrêmement stricte à l'égard de ces conditions ; et manifestant son désir de faire jouer malgré tout le plus souvent possible l'article 1384 dont le système de la Neutralisation avait réduit considérablement les cas d'application, elle éliminait, chaque fois qu'il lui était possible, une des présomptions, afin que l'autre puisse produire son effet juridique.

(1) D. H. 1931.555.

II. — *Cumul des présomptions*

Un arrêt particulièrement important de la Cour de Cassation devait, deux ans plus tard, le 20 mars 1933 (1), marquer une étape importante, en matière de collisions de véhicules.

Il s'agissait, en l'espèce, d'un pourvoi formé contre l'arrêt précité de la Cour de Montpellier, du 2 décembre 1930, laquelle avait admis la thèse de la neutralisation, à l'occasion d'un accident survenu entre un automobiliste et un cycliste, au cours duquel ce dernier avait trouvé la mort, l'automobiliste n'ayant par contre réclamé aucune indemnité.

Celui-ci avait cependant subi un préjudice, et la Cour d'Appel, considérant uniquement que des dommages avaient été causés de part et d'autre, avait décidé qu'aucune des deux présomptions ne pouvait être maintenue.

Le premier moyen du pourvoi invoquait le fait que, l'automobiliste n'ayant fait aucune demande reconventionnelle, la neutralisation des présomptions — si même le principe en était admis — n'était en l'espèce nullement justifiée, l'article 1384 n'ayant été invoqué que par voie d'exception ; solution qui avait en effet été adoptée, on s'en souvient (cf. ci-dessus), par la Chambre civile, trois années auparavant.

La neutralisation ne devait pas davantage être admise, aux termes du second moyen, au cas où la réparation des dommages subis de part et d'autre, était réclamée par les deux adversaires en vertu de l'article 1384.

La Cour de Cassation n'a, en réalité, tranché que la question soulevée par ce second moyen ; évitant la solution

(1) S. 1933.1.257 (note Mazeaud) ; D. 1933.1.57 (note Savatier).

paresseuse que lui offrait le premier argument, elle saisit l'occasion qui se présentait à elle de donner, d'une manière vraiment catégorique, son avis sur le sort des deux présomptions, lorsque l'une et l'autre partie en réclament le bénéfice.

Et la solution qu'elle adopte, est exprimée dans une seule phrase de l'arrêt : « subordonnée dans son application, à la seule condition que le dommage ait été causé par le fait de la chose, la présomption... édictée par l'article 1384... ne saurait être détruite en tout ou en partie, du fait que les deux gardiens se sont réciproquement causé des dommages ».

Nous y lisons, avant tout, la condamnation de la thèse de la neutralisation : il n'y a aucune raison, dit la Cour Suprême, pour que deux présomptions qui se trouvent en présence l'une de l'autre, et dont l'existence n'est pas contestée, se neutralisent.

Et nous allons plus loin ; pour la première fois, le système du cumul est formellement consacré par la Cour de Cassation.

Peu importe que, pour des circonstances de fait, une seule présomption ait, en l'espèce, été maintenue. Le principe fondamental est adopté, mais, sans préjudice des conditions auxquelles il devra être soumis ou des exceptions qui pourront être opposées.

Ce même principe, nous le trouvons énoncé à nouveau, en 1934, dans un arrêt de la Chambre civile du 3 janvier (1) :

L'automobile d'un sieur Vacher avait renversé et blessé un cycliste, le mineur Lafond. La mère de ce der-

(1) D. 1934.1.30.

niér s'était pourvue contre un jugement du Trib. civ. de Tulle, qui, sur appel d'un jugement du Trib. de paix de Treignac, avait renvoyé la veuve Lafond à prouver une faute de son adversaire, lequel n'avait cependant réclamé aucune indemnité.

La Cour, qui cassa le jugement, n'avait, semble-t-il, à trancher que l'hypothèse de préjudice unilatéral, le problème n'étant pas envisagé, de dommages subis et d'indemnités réclamées par l'une et l'autre partie. Elle laisse toutefois apparaître son opinion, et la solution qu'elle aurait adoptée si la question lui avait été posée.

« Cette présomption est subordonnée dans son application à la seule condition que le dommage ait été causé par le « fait de la chose », trouve-t-on dans la première partie de l'arrêt dont il s'agit ; et à la fin du même arrêt : « Le cycliste ne pourrait être tenu de rapporter la preuve d'une faute de l'automobiliste, que si, la bicyclette ayant endommagé la voiture, le propriétaire de celle-ci avait lui-même demandé réparation en vertu de l'article 1384 par. 1^o » ; phrase un peu ambiguë et qu'il importe de préciser pour éviter toute confusion.

A la première lecture, elle laisserait supposer que la Cour, revenant bien rapidement à la thèse qu'elle avait condamnée elle-même l'année précédente, admettrait à nouveau la neutralisation, et exigerait de chaque partie qu'elle prouve une faute commise par son adversaire.

Mais replaçons cette phrase dans le texte de l'arrêt, et nous nous apercevrons que, située dans un paragraphe où il est uniquement fait allusion à la présomption que l'automobiliste — qui a subi des dommages — serait admis à invoquer contre le cycliste, elle ne fait que définir l'exception générale aux termes de laquelle cette présomption

est écartée lorsque la preuve a été établie d'une faute de la victime.

C'est donc au contraire la thèse du cumul, rappelée à nouveau, implicitement, mais sans équivoque possible, par la Cour Suprême.

La théorie n'était pas nouvelle, même en 1933 ; et il semble au contraire que la décision de la Cour de Cassation ait été guidée par toute la jurisprudence précédente des Cours d'Appel, que l'on peut considérer comme presque unanime dès la fin de 1931.

C'est un jugement du Trib. civil du Lot-et-Garonne, du 3 mai 1929, qui semble avoir, pour la première fois, fait application de la thèse de cumul ; solution très en avance, d'autant plus qu'il s'agissait en l'espèce d'une collision entre automobile et bicyclette et qu'il était alors très facile, dans cet ordre de faits, d'éviter la difficulté encore nouvelle que présentait le problème des collisions, en ne reconnaissant l'existence que d'une seule présomption à l'encontre du gardien du véhicule le plus dangereux.

La même solution devait être adoptée formellement, ou simplement énoncée, l'année suivante, par les Cours de Colmar (3 juin 1930) (1) ; Grenoble (12 novembre 1930) (2) ; Lyon (10 décembre 1930) (3) et par le Tribunal civil de Saint-Brieuc (17 décembre 1930) (4) ; et en 1932 par les Cours de Rouen (19 avril 1932) (5) et de Pau (11 mai 1932) (6) et par le Trib. de Paix de Pt. St Esprit (7) (16 août 1932).

(1) D. H. 1930.som.18.

(2) Gaz. pal. 1930.2.793.

(3) Mon. Jud. Lyon 16 octobre 1931.

(4) D. H. 1931.141.

(5) Rev. Gén. Ass. terr. 1932.856.

(6) Gaz. Trib. 2 juillet 1932.

(7) Journ. Juges paix 1932.351.

Partisan du cumul intégral, M. Mazeaud fut un des premiers à exposer et défendre ce système (1).

L'article 1384 est écarté, explique-t-il, au cas de collision, parce que les deux présomptions s'annuleraient. « On conçoit que, lorsque deux présomptions sont en sens contraire, elles s'annulent ; si, par exemple, en vertu d'un texte, je suis présumé avoir commis telle faute, et qu'en vertu d'un autre texte, je suis présumé n'avoir pas commis la même faute, il faudra nécessairement faire table rase des deux présomptions ». Tel n'est pas le cas, continue M. Mazeaud.

Les deux présomptions ne portent pas sur le même fait ; elles ne concernent pas non plus la même personne. Les deux adversaires sont présumés en faute. La même hypothèse se présente chaque jour au cas de fautes prouvées, et l'on n'a jamais songé, dans ce cas, à neutraliser les deux fautes.

Ces deux présomptions ne pourront pas conduire à un partage de responsabilité, une proportion ne pouvant être fixée que s'il est possible d'établir un lien de causalité entre le dommage et la faute qui en est l'origine ; or ce lien de causalité ne peut être établie dans cette hypothèse, la présomption ayant précisément pour but de suppléer à l'absence de preuve d'une faute de l'une ou l'autre partie.

Quatre ans plus tard, alors qu'on ne parlait plus de présomption de faute, mais, depuis 1930 de présomption de responsabilité, M. Mazeaud reprenait à nouveau la défense de son système dans la note publiée sous l'arrêt de la Chambre civile du 20 mars 1933.

(1) S. 1928.1.178 (col. 3 *in fine*).

Il constate, tout d'abord, que jurisprudence et doctrine semblent d'accord pour rejeter la neutralisation des présomptions au cas de préjudice unilatéral.

Une seule présomption est alors en jeu ; elle produira donc son effet.

Il n'y a pas davantage de raison d'admettre la neutralisation lorsque la présomption est invoquée par deux adversaires ayant l'un et l'autre éprouvé des dommages. Chaque présomption a, en effet, un objet distinct et concerne une personne différente.

Le premier automobiliste est présumé responsable des dommages subis par son adversaire ; celui-ci à son tour, est présumé responsable de ceux qu'a subis le premier. En un mot, chaque partie n'est nullement présumée responsable de *l'accident*, hypothèse dans laquelle la neutralisation serait évidemment de rigueur ; chacune d'elles est présumée responsable des dommages dont se plaint son adversaire.

Le système de la neutralisation, explique d'autre part En effet, une seule présomption doit produire son effet au M. Mazeaud, aboutit à des résultats pratiques inacceptables. cas de préjudice unilatéral. Il suffirait alors à l'autre partie, de faire état de la simple éraflure causée à la carrosserie de sa voiture — qui est pratiquement inévitable dans une collision —, et qui ne représentera un dommage que de quelques francs, pour que la présomption qui pesait sur lui ne puisse plus produire son effet et que la face du procès se trouve totalement modifiée.

L'automobiliste qui a renversé et tué un cycliste, aura généralement la délicatesse de ne pas réclamer aux ayants droit de sa victime, la restitution de la somme insignifiante que lui aura coûtée la réparation de son aile sim-

plement bosselée. Faudra-t-il donc le récompenser, lorsqu'il n'aura pas su avoir ce geste, en l'exonérant de toute responsabilité et pourra-t-il répondre à la réclamation des héritiers de sa victime :

« J'ai tué cet homme, mais j'ai mon pare-boue éraillé ; nous sommes quittes » ? (Dereux).

L'argument, selon nous, est péremptoire et il demeure une des principales lacunes de la théorie de la neutralisation.

On ne peut davantage éviter la difficulté en décidant que la neutralisation jouera, même quand une des parties n'a pas réclamé de Dommages-Intérêts pour le préjudice qu'elle a subi, si ce préjudice est constant.

On ne peut concevoir, nous l'avons dit, un dommage dont un tribunal tiendrait compte alors qu'on ne lui en a pas demandé réparation.

Dans un article paru dans « *Les Lois nouvelles* » (1), M. Dereux, alors juge au tribunal de la Seine, s'est révélé partisan déterminé du système de cumul.

La majorité des décisions de jurisprudence se prononcent par principe en faveur de la neutralisation, déclare-t-il (nous sommes en 1930) alors qu'en fait, elles s'ingénient à écarter par un détour quelconque, l'une des deux présomptions, afin de laisser produire son effet à l'autre. Tantôt un des véhicules sera considéré comme plus dangereux que l'autre, tantôt des dommages n'auront été causés qu'à l'une des parties, tantôt ces dommages seront considérés comme causés par le fait exclusif de l'un des véhicules...

A l'appui du système de la neutralisation, on a prétendu que les conséquences de l'accident forment un tout in-

(1) *Lois nouvelles*, 1930.151.

divisible, qu'il n'est pas possible de présumer chaque partie responsable du préjudice subi par son adversaire ; que la présomption ne peut porter que sur l'ensemble des dommages qui ont été causés par la collision ; que, par suite, la coexistence des deux présomptions l'une en face de l'autre ne peut se concevoir.

M. Dereux s'élève contre une telle affirmation. Le dommage subi par une voiture lors d'une collision avec une autre, apparaît bien comme causé par le fait de celle-ci ; elle n'a pu s'endommager par son propre mouvement ; et suivant l'expression pittoresque de l'éminent magistrat : « Il n'y a point de suicide des choses ».

Le problème de la responsabilité civile ne peut donc se poser lorsque le responsable et la victime, ne font qu'une seule et même personne ; et une présomption de responsabilité ne peut porter sur les propres dommages qu'on a subis.

Quelles sont, d'autre part, les conséquences de la neutralisation ? personne ne sera indemnisé de rien et chacun supportera son propre préjudice ; le hasard de la collision a lui-même fait la réparation immédiate et définitive du préjudice.

« Mais laisser ainsi faire le hasard du choc, c'est favoriser les machines les plus dangereuses, et celles qui heurtent aux dépens de celles qui sont heurtées, et les risque-tout dont la faute, sans être prouvée, est cependant probable ».

Il n'est pas douteux que dans une collision entre un camion ou une quarante chevaux d'une part, et une modeste 6 Cv. ou une motocyclette d'autre part, la grosse voiture subira moins de dommages que la petite. Elle aura peut-être pulvérisé la voiture de son antagoniste, tué ses

occupants, n'éprouvant elle-même qu'un préjudice infime et elle se tirerait de cette mauvaise aventure avec quelques 500 francs que lui coûteront le remplacement d'une aile, d'un pare-choc et d'un phare ? alors que, toutes choses égales d'ailleurs, son véhicule offrait incontestablement plus de risque que celui de son adversaire ? « La raison du plus fort serait ainsi toujours la meilleure ». Mais la justice serait-elle donc satisfaite ?

N'est-ce pas au contraire beaucoup plus vraisemblable, continue M. Dereux, là où il y a plus de dommage qu'il y a moins de culpabilité. Une automobile en heurtant une autre à l'arrêt causera à celle-ci dans la majorité des cas des dommages plus importants qu'il ne lui en sera causés à elle-même ; et il en sera de même au cas de heurt réciproque pour la voiture qui marchait à plus vive allure.

Cela pour ceux qui voient une idée de faute comme fondement de l'article 1834. Serait-elle basée sur une idée de risque ? une chose n'est-elle pas d'autant plus dangereuse, n'offre-t-elle pas d'autant plus de risque, qu'elle cause plus de préjudice ?

Le cumul, pour M. Dereux, apparaît comme la solution la plus équitable. Dans l'ignorance des circonstances de l'accident, le but du juge n'est-il pas de se ranger à la solution qui paraît la plus conforme à la réalité ? N'y a-t-il pas le maximum de chances que la réalité corresponde à ce qui semble, en l'état, comme le plus vraisemblable ?

Le bon sens nous dit que la voiture qui a causé les dommages les plus importants, est celle qui présentait le plus de risque, ou dont le gardien a commis la plus grande faute.

La justice veut, en conséquence, que ce soit sur ce dernier que repose la plus forte part de responsabilité.

Son adversaire dont la voiture s'était révélée moins dangereuse, ou qui avait lui-même commis une faute moins importante, devait-il par suite être exonéré de toute responsabilité ? un dommage avait cependant été causé par son fait ; il devait le réparer, et la réparation elle aussi étant moindre, la justice cette fois encore était satisfaite.

Et qu'une des parties ait subi un préjudice infime ou n'en ait subi aucun, le résultat sera à peu de choses près le même. Celle-ci recevra une indemnité correspondante, ou bien ne pourra rien réclamer, alors que le chiffre des Dommages-Intérêts qu'elle aura à payer à son adversaire ne sera nullement modifié.

Enfin, cette solution avait au surplus le grand mérite de permettre le jeu normal de l'article 1384 ; seul le cumul respecte tout le système de responsabilité échafaudé sur l'art. 1384, et il convient de s'en féliciter. Quelle autorité, en effet, pourrait conserver ce lambeau de texte si chaque fois qu'un problème nouveau se présentait, il apparaissait nécessaire d'abandonner et de contredire la règle qu'on avait construite sur lui.

Les arrêts précités de 1933 et 1934 ne pouvaient laisser aucun doute sur l'opinion de la Cour de Cassation : les deux présomptions produisaient tout leur effet dès qu'étaient réalisées les conditions imposées à leur existence. Cette solution devait d'ailleurs être adoptée dans des termes identiques (toujours sous la réserve que le dommage ait été causé par le fait de la chose), ces deux dernières années. Deux arrêts de la Chambre civile (7 et 15 mai) (1) et un de la Chambre des req. en 1935 (21 juin) (2), un arrêt de la

(1) Gaz. pal. 1935.2.154.

(2) D. 1936.1.17.

Chambre civile (11 mars 1936) (1) et le plus récent de la Chambre des req. le 27 juillet 1936 (2). Les Cours d'Appel, qui s'étaient jusque-là montrées réfractaires à ce système, suivirent assez rapidement la voie tracée par la Cour suprême et elles adoptent aujourd'hui en grand nombre le cumul intégral des deux présomptions.

Toulouse, 20 février 1933 (3).

Besançon, 10 mai 1933 (4).

Rouen, 4 décembre 1933 (5).

Trib. Civ. Epernay, 25 juillet 1933 (6).

Paris, 25 juillet 1934 (7).

Paris, 6 janvier 1936 (8).

Lyon, 4 septembre 1934.

Poitiers, 12 février 1935 (9).

Limoges, 18 novembre 1935 (10).

Besançon, 5 mai 1935 (11).

Et il nous a plu de voir le Trib. Civ. de Rouen, le 31 octobre 1936 (12), qui, un des derniers, avait persisté à défendre la neutralisation, décider que les présomptions de responsabilité doivent jouer de part et d'autre. Sans doute, à lire les motifs de son jugement, s'aperçoit-on qu'il ne le

(1) Gaz. pal. 1936.1.698.

(2) Gaz. pal. 11-12 novembre 1936.

(3) Gaz. pal. 1933.1.773.

(4) Gaz. pal. 1933.2.587.

(5) Rev. Ass. Terr. 1934.106.

(6) Gaz. pal. 1933.2.676.

(7) Gaz. pal. 1934.2.754.

(8) Gaz. pal. 1936.1.som.512.

(9) D. 1935.2.17.

(10) S. 1936.2.120.

(11) Gaz. pal. 1935.2.410.

(12) Gaz. pal. 22-23 novembre 1936.

fait qu'à regret, et que sa décision est surtout déterminée par le désir de se conformer à la jurisprudence constante de la Cour de Cassation ; mais s'il paraît toujours combattre le système du cumul intégral, il admet toutefois les motifs d'équité qui militent davantage en faveur du maintien des deux présomptions adoptés par la Cour Suprême.

III. — *Solutions intermédiaires*

Dans une note déjà ancienne (S. 1931.1.120), M. Esmein signalait la préoccupation constante de la Cour de Cassation — qui était jusqu'alors restée dans une prudente expectative — cherchant à éliminer une des présomptions, et à éviter, autant qu'il lui était possible, d'avoir à se prononcer sur la question de principe : cumul ou neutralisation.

A la même époque, nous l'avons vu, plusieurs Cours d'Appel s'étaient déjà courageusement prononcées en faveur de la neutralisation ; mais chez elles aussi, se manifestaient quelques réticences. Elles semblaient regretter de voir se restreindre à ce point, le champ d'application de l'article 1384, et chaque fois que l'occasion leur en était offerte, elles s'empressaient, elles aussi, d'écarter une des présomptions afin que l'autre au moins puisse produire son effet juridique.

La même tendance va se manifester les années suivantes, toujours dans la jurisprudence des Cours d'Appel, alors que le système de cumul l'aura emporté ; mais elle aura cette fois, un effet contraire. Le système nouveau allait étendre considérablement l'application de l'article 1384. Tout le monde allait être indemnisé au cas de collision et indemnisé de tout le dommage subi. N'y avait-il pas à

craindre des conséquences pratiques, des répercussions sociales dangereuses ? Nous verrons ultérieurement les inconvénients qui furent mis en évidence par un certain nombre d'auteurs. Toujours est-il que, de même que certaines conditions avaient été imposées à l'existence même des présomptions de responsabilité, des restrictions apparurent très vite dans la doctrine et dans la jurisprudence en vue de réduire la portée du système du cumul.

C'est cette fois encore en comparant les conséquences de la réparation en cas de fautes présumées, et cellès qui étaient admises en cas de fautes prouvées, que les auteurs arrivèrent à trouver indésirable que chacun indemnise intégralement sa victime.

Au cas de fautes prouvées de part et d'autre, aucune des deux parties n'est condamnée à une indemnisation complète, et n'obtient par ailleurs le remboursement intégral du préjudice subi. La solution adoptée est toujours un partage de responsabilité.

N'y a-t-il pas, dès lors, un véritable illogisme à placer dans une situation plus avantageuse ceux qui, n'ayant pu arriver à prouver la faute de leur adversaire, ont dû, pour obtenir une indemnité, avoir recours à la présomption mise à leur disposition par la jurisprudence ?

Ne convient-il pas, au contraire, de raisonner, au cas où une présomption existe de chaque côté, de la même façon que lorsque des Dommages-Intérêts sont réclamés en vertu d'une faute, et de conclure dans la première hypothèse comme dans la seconde, à un partage de responsabilité.

C'est ici encore, dans la notion de causalité, dans l'interprétation du « fait de la chose » dont parle le législateur, qu'il y a place à controverse, et que les auteurs, suivis par un certain nombre de Cours et de Tribunaux, ont vu la

possibilité de limiter les conséquences de l'application de l'article 1384.

Le système est le suivant : les deux présomptions co-existent ; elles doivent l'une et l'autre produire leur effet ; mais elles ne portent pas chacune sur l'intégralité du préjudice subi par l'autre, et elles ne peuvent conduire qu'à une réparation partielle.

Le premier raisonnement qui permet d'éviter une condamnation à réparer tous les dommages subis par l'adversaire, était le suivant :

Chaque partie est présumée responsable, non seulement des dommages subis par son antagoniste, mais aussi de ses propres dommages ; donc, de toutes les conséquences de l'accident. Quelle est donc, dans l'ignorance des circonstances de la collision, la seule réparation possible ? Faire masse des dommages et en faire supporter la moitié par chaque partie. Ce système, qui ne connut jamais une vogue considérable, nous le voyons adopter par le Trib. civ. d'Agen (27 mai 1933) (1).

M. Mazeaud, qui s'en était tout d'abord révélé le défenseur, devait le réfuter par la suite: on n'aperçoit pas, dit-il, la raison qu'il y aurait à mettre les deux parties sur le même pied : « Il y a deux présomptions de responsabilité distinctes, visant des dommages distincts et à la charge de personnes distinctes ». Le système proposé est en contradiction avec ceci.

La seconde solution consistait à condamner chaque partie à réparer la moitié du dommage subi par l'autre.

L'analogie devait être complète entre l'hypothèse de fautes présumées et celle de fautes prouvées.

(1) Gaz. pal. 1933.2.587.

« Le dommage causé à chacun apparaît nécessairement et logiquement comme le résultat de son propre fait et du fait d'autrui, les deux jusqu'à preuve du contraire étant de même nature et de même importance ; dès lors, seul le fait supposé d'autrui pouvant donner lieu à l'application de l'art. 1384, chacun des intéressés ne peut réclamer à l'autre que la partie de dommage afférent à ce fait, donc en réalité, la moitié du dommage qu'il a subi ».

Cette solution qui est celle adoptée par la Cour de Colmar, échappe aux griefs que M. Mazeaud devait formuler contre la précédente. Les deux demandes, les deux préjudices sont ici isolés ; chaque présomption a son objet distinct, aboutissant d'ailleurs dans la majorité des cas à des condamnations inégales.

Il convient de bien insister sur le fait que cette solution est adoptée pour le cas où on ignore tout des circonstances de l'accident.

La présomption a-t-elle à sa base une idée de faute ? les deux adversaires présumés également en faute, n'obtiendront, comme dans le cas d'égales fautes prouvées, que la moitié des dommages qu'ils auront subis, et ne seront par ailleurs condamnés à réparer que la moitié de ceux éprouvés par leur adversaire.

Mais la Cour de Cassation ayant remplacé le terme « présomption de faute » par celui de « présomption de responsabilité », il ne paraissait plus possible d'invoquer à la base de ce système l'égalité des fautes présumées à la charge de chaque partie.

M. Savatier qui ne s'était jamais montré partisan ni de la neutralisation, ni du cumul intégral des présomptions, exposa dans de nombreuses notes parues au Dalloz, quelles conséquences il était possible de tirer de la jurisprudence

existant, aux termes de laquelle, chaque présomption était subordonnée à la condition que les dommages étaient causés par le fait de la chose.

La jurisprudence la plus récente, nous l'avons vu, présume la participation active de chaque véhicule dans toute collision dont on ignore les causes exactes. Mais, le plus souvent, les juges du fait auront la possibilité d'imputer au fait de chaque voiture une certaine proportion du dommage. La causalité ne serait pas quelque chose de purement abstrait ; les circonstances de l'accident permettraient, exactement comme au cas de fautes prouvées, de décider que l'accident aura été causé pour les deux tiers par le fait du premier véhicule, et pour un tiers seulement par le fait de l'autre. On décidera alors de mettre deux tiers de responsabilité à la charge du premier gardien, un tiers à la charge de l'autre, et la réparation s'ensuivra exactement dans les mêmes conditions que dans le cas de responsabilité basée sur la faute.

Cette théorie paraît à première vue très séduisante, puisqu'elle évite les inconvénients incontestables du cumul intégral, qu'elle satisfait parfaitement l'équité, et qu'elle conduit enfin à un système en harmonie complète avec celui de la responsabilité basée sur la faute.

Mais elle pose l'important problème de l'indivisibilité de la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384 ; celle-ci doit-elle demeurer une présomption entière, inconditionnée, qui produirait intégralement son effet ou serait détruite en totalité sans qu'il y ait place pour aucune solution partielle, intermédiaire ; ou à l'instar de ce qui est pratiqué lorsque plusieurs fautes ont pu être prouvées, peut-on proportionner la responsabilité du gardien des choses inanimées, lorsqu'il aura été possible d'apprécier la par-

ticipation variable de chaque chose, à la causalité des dommages ?

Mais, pour bien comprendre ce système, il convient avant toutes choses de s'entendre, cette fois encore, sur la signification exacte du « fait de la chose ».

Pour que la thèse de M. Savatier trouve son application, le « fait de la chose » ne peut à coup sûr, consister en un simple rapport de causalité purement abstrait.

Comme on ne peut se causer de dommages par son propre fait ou mouvement, et que, suivant l'expression de M. Dereux, « il n'y a pas de suicide des choses », il faut bien, en cas de collision, que les dégâts causés à ma voiture l'aient été par le fait de mon antagoniste, et vice versa.

Pour expliquer la théorie de M. Savatier, il faut, croyons-nous aller chercher plus loin que le rapport de causalité, dans le fondement même de la responsabilité du fait des choses inanimées.

Ce fondement réside-t-il dans une idée de faute — faute du gardien de la chose —, comme la Cour de Cassation semble toujours l'admettre, le système de M. Savatier est inapplicable puisqu'on ignore tout de l'accident.

La jurisprudence n'a eu recours à cette présomption — qu'elle appela plus tard « de responsabilité », un peu par esprit de conciliation tout en persistant à maintenir qu'il ne pouvait y avoir responsabilité que parce qu'il y avait faute de surveillance du gardien — que parce qu'on n'a pu établir la preuve d'une faute, ni d'une part, ni de l'autre. Comment dès lors affirmer que l'un des gardiens est plus responsable que l'autre ? Parce que son obligation de garder était plus stricte, répondra-t-on. Mais alors — et c'est notre seconde hypothèse — la responsabilité du fait des choses inanimées a son fondement dans l'idée de risque,

L'obligation de garde que l'on veut voir derrière la chose inanimée, elle ne peut être différente que parce que les choses elles-mêmes présentent un risque ou — si l'on veut — un danger inégal.

La responsabilité basée sur l'article 1384, est une responsabilité des choses, une responsabilité proprement objective, absolument différente de la responsabilité traditionnelle de notre Droit Français, basée sur la faute.

La garde dont parlent tous les arrêts, reste une notion très imprécise et le gardien semble n'être autre que le propriétaire ou l'usager — qu'il était bien inutile de désigner sous ce nom — qui sont responsables des dommages causés par ce qui leur appartient, par la chose dont ils se servent afin d'en tirer profit.

Voici, quant à nous, comment il convient d'interpréter tout le système édifié par la jurisprudence sur l'article 1384; interprétation qui, elle, justifie parfaitement la thèse de M. Savatier qu'adopte également dans une note récente publiée au *Dalloz* (1), M. Fréjaville.

Mais cette thèse n'est, selon nous, pas justifiable par l'interprétation du « fait de la chose » par une idée d'activité, de mouvement. Il n'y a place entre la faute et l'absence de faute, pour aucune hypothèse intermédiaire. Dès lors qu'il n'y a pas faute, c'est la chose elle-même qui est la base de la responsabilité, et non tel ou tel de ses aspects, tel ou tel de ses comportements.

Une plus grande part de responsabilité pourrait être attribuée dans une collision à un des gardiens parce que son véhicule de plus fort tonnage est un risque plus grand, ou bien parce que, eu égard à certaines circonstances de la

(1) D. 1936.1.17.

collision — et nous accordons bien volontiers tout pouvoir d'appréciation en ce sens aux juges du fait — il s'est révélé plus dangereux que celui de son adversaire.

On reviendrait ainsi à une appréciation du degré de puissance nocive, de danger présenté par les choses, non plus comme fondement de la responsabilité, mais cette fois, pour fixer une répartition relative des dommages-intérêts.

C'est ainsi, croyons-nous, que la présomption de responsabilité pourrait être divisible. Mais serait-il d'ailleurs nécessaire de parler de « présomption », et n'est-ce pas une responsabilité pure et simple du « fait des choses », analogue à la responsabilité du « fait de l'homme », qui a été étudiée dans le chapitre précédent ?

Nous avons manifesté, en exposant la thèse de M. De-reux, notre préférence pour le système du cumul intégral lequel nous semble lui aussi beaucoup plus justifiable par l'idée de risque — pour cette raison qui nous a paru péremptoire, que le caractère plus ou moins dangereux d'une chose se révélait par le plus ou moins de gravité des dommages qu'elle était susceptible de causer, et qu'en fait, elle avait causés.

L'accident n'était en réalité que la conséquence du risque que présentait chaque voiture et ses résultats ne faisaient que définir l'importance respective de chaque risque. Parmi des objections soulevées contre cette solution, et qui avaient déterminé l'opinion exposée dans le système de MM. Savatier et Fréjaville, il convient de signaler les conséquences que présenterait pour les Compagnies d'Assurances le cumul intégral.

Nous supposons — ce qui est l'hypothèse la plus fréquente — les deux plaideurs assurés, et assurés seulement pour les dommages causés aux tiers. Chaque partie devant

indemniser intégralement son adversaire, les deux Compagnies seront condamnées à payer le tout.

Il est certain que celles-ci avaient accueilli avec joie toutes les décisions qui, jusque vers 1932, avaient consacré la thèse de la neutralisation.

Sans revenir sur les raisons de droit qui nous ont déterminé à rejeter cette solution, ajoutons encore combien il serait immoral de voir des sociétés auxquelles des primes ont été versées pendant des années entières en prévision d'accident possible, pouvoir se dérober à leurs obligations au moment où se réalise le risque qui a été l'objet du contrat.

Mais n'est-il pas tout aussi anormal de condamner les deux compagnies à supporter toutes les conséquences de l'accident ?

Les deux plaideurs seraient indemnisés intégralement alors qu'au cas de fautes prouvées, un partage de responsabilité n'aboutirait qu'à une réparation partielle ? Ils auraient dès lors intérêt à s'entendre au moment de l'accident pour faire disparaître toute espèce de traces ou d'indices matériels révélant une faute à la charge de l'un ou de l'autre. Les deux assureurs, expose M. Savatier dans un article paru à la *Revue Générale des Assurances Terrestres* (1), vont ainsi supporter un risque pour lequel ils n'ont pas touché de prime et chacun des deux automobilistes se verra allouer une indemnité alors qu'il n'a rien versé pour se couvrir contre le risque de ses dommages personnels. Raisonnement inexact au demeurant, chacun étant indemnisé par l'assureur de son adversaire, que le jugement a déclaré res-

(1) Le jeu de l'assurance en cas de dommage réciproque avec responsabilité partagée. *Revue Gén. des Assurances terrestres*, 1933, p. 501.

pénalisable, de l'intégralité des dommages à lui causés. Aucun contrat d'assurance n'a jamais prévu, et aucune convention n'a pu exclure la réparation des dommages qui vous sont causés par la voiture d'un étranger, et il n'est que naturel que l'assureur de ce dernier se voie tenu des conséquences de sa responsabilité.

Il n'y a cependant pas lieu de s'étonner de rencontrer, exposé par M. Savatier, un tel raisonnement, qui cadre parfaitement avec le système adopté par ce dernier pour résoudre le problème posé par le conflit des présomptions de responsabilité au cas de collision de véhicules.

Les dommages subis par chacune des parties ne sont, aux yeux de l'éminent professeur, causés que partiellement par le fait de la voiture de l'adversaire ; ils sont aussi la conséquence du fait de la propre voiture de l'intéressé. Et il n'est pas douteux, que ce dernier si l'on admet ce principe, touchera, au cas de réparation intégrale, une part d'indemnité en contre-partie de laquelle il n'aura versé aucune prime.

Les compagnies d'assurances ne pourront faire face à ces charges nouvelles qu'entraîne pour elles la jurisprudence de la Cour de Cassation, qu'en exigeant de leurs souscripteurs un supplément de prime — explique par ailleurs M. Savatier dans une note parue en 1930 (1). Par là même, les prix de tous les transports, qui occupent une place si importante dans la vie économique moderne, vont se trouver augmentés et avec eux, le coût général de la vie.

Cette nouvelle jurisprudence, ajoute enfin M. Savatier, ne va-t-elle pas être une prime à l'imprudence ; et se sachant toujours exonérés, les conducteurs d'automobile ne

(1) D. 1930.1.137.

négligeront-ils pas dès lors toute espèce de précautions en prévision d'accidents dont ils n'auront jamais à supporter aucune conséquence pécuniaire ?

Nous ne croyons pas qu'un tel argument puisse militer en faveur de la thèse soutenue par M. Savatier et l'expérience de ces dernières années n'a nullement révélé que les automobilistes se soient, en raison de l'adoption par la jurisprudence du système du cumul, montrés beaucoup plus audacieux qu'auparavant.

Quant au fait que les Compagnies d'assurances se trouveront obligées d'augmenter le taux de leurs primes, nous l'admettons sans difficulté, mais les conséquences au point de vue économique en seront-elles aussi importantes que semblait l'entrevoir M. Savatier ?

*
* *

L'objection faite à ce système, aux termes de laquelle les deux parties seraient alors mieux traitées qu'au cas de fautes prouvées — puisqu'elles obtiendraient réparation intégrale de leurs dommages — nous a paru suffisamment grave pour que nous nous rangions désormais à la théorie de MM. Savatier et Fréjaville.

De même qu'en cas de faute prouvée, si le risque que présente mon véhicule permet au gardien de celui avec lequel je suis entré en collision, d'obtenir réparation des dégâts causés à sa voiture, ne doit-il pas agir également dans le sens d'une réduction de l'indemnité qui me sera allouée pour mes propres dommages ? Dans cette hypothèse aussi, je suis partiellement garant de mes dommages puisque la chose que j'ai mise en circulation est en partie responsable de l'obligation dans laquelle se trouve aujourd'hui mon adversaire de m'indemniser.

Et le partage de responsabilité et la réparation interviendront de la même manière qu'au cas de faute commune, la faute, fondement de la responsabilité de la première hypothèse, étant remplacée ici par la participation de chaque véhicule à la causalité des dommages ; participation qui variera selon le danger plus ou moins important présenté par chaque voiture ; danger considéré abstraitement, danger aussi « en l'espèce », eu égard aux circonstances de fait.

Il s'agit toutefois de s'entendre sur ce qui doit déterminer la différence de danger présenté par les deux véhicules :

Les conséquences de l'accident ? Mais alors on ne voit pas très bien comment le calcul pourrait se faire.

Les circonstances de l'accident qui sont connues ? Les juges du fait pourront en effet tenir compte du tonnage des deux voitures, de leur vitesse (si bien entendu celle-ci ne peut être retenue comme une faute), etc... sans oublier l'importance de leurs dommages respectifs, pour arriver à une proportion équitable qui sera la base du partage à intervenir.

Et lorsque les circonstances de l'accident seront complètement inconnues, et que les deux véhicules seront apparus comme également dangereux, ce partage se fera sur une base de moitié ainsi que l'ont fait brutalement un certain nombre de Cours d'Appel et Tribunaux depuis 1930 (1) seul, le Tribunal civ. de Vitry-le-François s'étant rangé au système que nous venons d'exposer.

(1) Trib. civ. d'Agen, 27 mai 1933. Gaz. pal. 1933.2.587 ; Lyon, 20 juin 1934. Gaz. pal. 1934.2.403 ; Colmar, 7 décembre 1934 ; Trib. civ. Castres, 14 décembre 1935. Gaz. pal. 1935.2.156 ; Trib. civ. Le Havre, 27 mai 1936.

CHAPITRE III

Fautes prouvées à la charge d'un seul des gardiens

La troisième hypothèse, qui nous reste à envisager, concerne le cas où il n'a été possible d'établir la preuve d'une faute, qu'à l'encontre d'un seul des deux gardiens.

L'un et l'autre ayant subi des dommages, ont pris la précaution nous l'avons vu, d'invoquer les deux art. 1382 et 1384.

Le premier à la charge duquel aucune faute n'a pu être prouvée, a deux textes à sa disposition et sa demande semble tout aussi justifiable en vertu de 1382 que de 1384.

Mais l'autre va réclamer lui aussi le bénéfice de l'art. 1384 qui, à défaut de faute prouvée, édicte un principe de responsabilité.

La question pose un problème nouveau, intéressant directement le caractère et le domaine d'application de la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384 :

Cette présomption est-elle divisible ou indivisible.

Nous en avons indiqué les données, dans notre introduction, en n'en retenant que l'aspect le plus simplifié. Il convient de l'étudier maintenant au cas de collision de deux véhicules, en tenant compte des conclusions que l'on a pu tirer du chapitre précédent.

Il n'y aura aucun problème tout d'abord, si l'on a admis le principe de la Neutralisation des présomptions.

Au moment où les deux parties se présenteront devant un Tribunal il leur sera fait immédiatement la réponse suivante :

« Aucune présomption de responsabilité ne peut être invoquée puisqu'il y a collision de véhicules » ; et le débat se trouvera porté sur le seul terrain de l'art. 1382, celui des deux qui aura réussi à prouver une faute de son adversaire ayant seul qualité pour obtenir une indemnité.

Nous supposons donc admis le principe du cumul qui est adopté aujourd'hui par toute la jurisprudence. Que l'on se range d'ailleurs au système de M. Dereux, ou à celui de MM. Savatier et Fréjaville.

Le premier conducteur tout d'abord, qui apporte la preuve d'une faute de son antagoniste, n'a plus besoin du secours de l'art. 1384 puisqu'il est en mesure d'invoquer le principe de responsabilité qui reste prédominant et normalement plus avantageux pour lui, basé sur la faute.

Quant à l'autre, n'ayant pu prouver aucune faute, il n'a à sa disposition que l'art. 1384, que nous admettons provisoirement comme devant produire son effet légal.

La situation est donc la suivante : demandes de dommages-intérêts, d'une part en vertu de 1382 et de l'autre en vertu de 1384. Quel sera leur sort respectif ?

Pour simplifier notre étude, nous envisagerons tout d'abord l'hypothèse dans laquelle la victime qui a commis une faute, est un simple piéton qui ne peut être l'objet d'aucune demande de dommages-intérêts de la part de l'automobiliste.

Le problème du conflit des deux principes de responsabilité basés l'un sur l'article 1382, l'autre sur l'article 1384, se présente en effet ici, absolument de la même façon qu'au cas de collision de véhicules ; et le fait que la victime,

gardienne elle aussi d'une chose inanimée, se voit également réclamer une indemnité, n'interviendra et n'aura une importance que lorsqu'il s'agira de répartir les Dommages-Intérêts en vertu des parts respectives de responsabilité qu'on aura déterminées.

Aux termes de toutes les décisions de la Cour suprême et des juridictions inférieures intervenues depuis de nombreuses années, la présomption « de faute » — devenue depuis 1930 présomption « de responsabilité » — qui pèse sur le gardien d'une chose inanimée, est « détruite par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure, ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable. »

Il n'est pas fait expressément allusion dans ces décisions à la faute de la victime, mais il ne nous paraît pas douteux que cette faute pourra constituer la « cause étrangère », et que la Cour de Cassation ait voulu la comprendre dans le terme beaucoup plus général employé par elle.

Jusqu'en 1924, une jurisprudence unanime avait toujours admis que la présomption établie par l'art. 1384 était détruite par la preuve que l'accident avait eu pour cause la faute de la victime ou d'un tiers (Req. 22 janvier 1908) (1) ; (Civ. 10 août 1923) (2) ; et postérieurement à cette date la plupart aussi des décisions rendues par la Cour de cassation (3).

(1) D. 1908.1.217.

(2) S. 1926.1.297.

(3) Req. 12 janvier 1927. D. 1927.1.145 ; 19 février 1927. D. H. 1928.17 ; 28 novembre 1927. D. H. 1928.4 ; 23 mai 1928. D. H. 1928.383 ; 16 avril 1929. D. H. 1929.284.

Civ. 8 juillet 1931. D. H. 1931.491 ; 20 octobre 1931. D. H. 1931.538 ; 7 décembre 1931. G. P. 1931.1.363.

Un arrêt de la Chambre des Req. du 23 novembre 1924 (1), que M. Capitant considérait en 1931 comme « un accident dans le développement de la jurisprudence », allait bouleverser quelque peu la conception traditionnelle.

Il s'agissait d'un accident survenu dans une maison bourgeoise, à la suite de la chute d'un lustre à gaz, ayant entraîné la rupture de la canalisation. La domestique pendant l'absence de ses maîtres, s'était contentée de mettre au tuyau un bouchon, qui, mal assujetti, ne procura qu'une obturation incomplète. La nuit venue, voulant s'assurer qu'il ne s'était rien passé de nouveau, elle entra dans la pièce avec une bougie allumée ; une violente explosion se produisit qui entraîna la mort de la domestique.

La Cour de Nîmes accueillit la demande de Dommages-Intérêts présentée par les héritiers de celle-ci, mais tenant compte des fautes lourdes de la victime, en réduisit considérablement le chiffre.

La Ch. des Requêtes rejeta le pourvoi en déclarant que la Cour d'appel avait souverainement apprécié que l'accident avait pour cause le fait de la chute du lustre et de la rupture de la canalisation d'une part, les imprudences et les négligences de la victime d'autre part.

Cette solution absolument isolée à l'époque — et qui fut vivement critiquée par la doctrine — était reprise par la même Chambre des Requêtes 10 ans plus tard en avril et en mai 1934 ; [13 avril 1934 (2) et 7 mai 1934 (3)] et cela en dépit d'un nombre important de décisions apparemment contraires.

(1) Req. 25 novembre 1924. S. 1926.1.129.

(2) D. 1931.1.41.

(3) Gaz. Pal. 1931.2.85.

- Cass. Req. 29 octobre 1928 (1).
28 mai 1928 (2).
28 novembre 1927 (3).
19 décembre 1927 (4).
12 janvier 1927 (5).
22 janvier 1908 (6).
16 avril 1929 (7).
10 août 1923 (8).
Civile 8 août 1931 (9).
20 octobre 1931 (10).
7 décembre 1931 (11).

« La faute de la victime, lit-on dans l'arrêt du 13 avril 1934, lorsqu'elle n'est pas la cause unique de l'accident, ne fait pas disparaître entièrement la présomption de responsabilité qui pèse sur le gardien ».

Arrêt que nous n'aurions aucune raison de citer ici, si nous ne précisions que malgré les termes un peu équivoques employés par la Cour de Cassation, aucune faute n'avait pu être prouvée par la victime à la charge du gardien de la chose inanimée. C'était donc autre chose qu'une faute que l'on considérerait comme cause de l'accident.

Et c'est, nous allons le voir, dans la question de causalité que résidait toute la difficulté.

- (1) D. H. 1928.559.
(2) D. H. 1928.383.
(3) D. H. 1928.4.
(4) D. H. 1928.17.
(5) D. 1972.1.145.
(6) D. 1908.1.217.
(7) D. H. 1929.284.
(8) S. 1926.1.297.
(9) D. H. 1931.491.
(10) D. H. 1931.538.
(11) Gaz. du Pal. 1931.1.363.

Protestant vigoureusement contre l'arrêt du 23 novembre 1924, M. Hubert déclare détruite la présomption de faute existant en vertu de l'art. 1384 contre l'automobiliste, lorsque ce dernier aura pu faire la preuve d'une faute de la victime. Cette présomption, dit-il, n'est pas autre chose qu'un système de preuve, « une application légale du procédé de renversement de la preuve ».

Désireuse, en raison de l'augmentation constante des accidents due au développement du machinisme, de manifester plus de rigueur à l'égard du gardien de la chose inanimée, la jurisprudence avait décidé que, dans l'ignorance des circonstances de l'accident, c'était à ce gardien qu'il appartenait, pour s'exonérer de la responsabilité de plein droit qui pesait sur lui, de prouver la cause étrangère.

Cette preuve faite, il allait de soi que le gardien était dégagé de toute obligation. « Du moment que la faute de la victime est démontrée, dit dans le même sens M. Capi- tant (1), que peut-on exiger de plus du défendeur sur qui pèse la présomption. Faudrait-il encore qu'il prouve que l'accident provient d'un cas fortuit ou de force majeure ? Mais s'il est imputable à la faute de la victime il ne l'est pas au cas fortuit ».

Pour M. Ripert, au contraire, la faute de la victime ne supprime pas nécessairement la faute présumée du gardien de la chose (note D. 1927.1.99). N'y a-t-il pas souvent dans un accident, faute commune de l'auteur et de la victime ?

S'il apparaît donc, d'après des considérations de fait, que toute la responsabilité de l'accident ne doit pas incomber à la faute prouvée de la victime, rien de plus normal

(1) D. H. 1931 ch. 17.

que de condamner aussi le gardien à des Dominages-Intérêts en vertu de la faute présumée.

Retenons enfin toujours vers la même époque, mais en sens inverse, les opinions de MM. Esmein et Josserand pour lesquels « la faute fictive, présumée, du gardien, cède de vant la faute effective, prouvée, de la victime ».

Ce n'est pas sans étonnement que nous avons lu cette phrase dans le T. II du Traité de Droit Civil de M. Josserand qui, pour la première fois, semble admettre que la responsabilité de l'art. 1384 aurait comme fondement une présomption de « faute » du gardien.

La question abandonnée quelque peu par la doctrine, devait réapparaître lors de l'arrêt de cassation du 13 avril 1934 et, elle était déjà envisagée sous un angle différent. Il n'y avait plus en présence des éléments de même nature, une faute prouvée d'une part, présumée de l'autre. Le temps avait fait son œuvre, et on avait déjà loin de l'esprit la faute du gardien que la Cour de Cassation persistait à voir à la base de la présomption de responsabilité. Le conflit existait entre la faute prouvée et cette responsabilité objective dont le fondement apparaissait entièrement différent de celui de l'art. 1382.

Le Conseiller Gazeau exposa longuement dans son rapport les motifs de son opinion et celle-ci fut adoptée par la Chambre des Requêtes. L'arrêt des Chambres réunies de 1930, ne prévoit, dit-il, comme détruisant la présomption de responsabilité existant à l'encontre du gardien, que le cas fortuit ou de force majeure ou la cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien. Il n'est pas question de la faute de la victime. Celle-ci ne détruira donc la présomption que lorsqu'elle constituera le cas fortuit ou de force majeure ou la cause étrangère, lorsqu'il sera prouvé qu'elle a été la cause unique de l'accident.

Nous admettons volontiers avec M. Gazeau que la présence d'une faute quelconque de la victime ne doit pas faire tomber automatiquement la présomption de l'art. 1384, le fait que la Cour de Cassation ne l'a pas prévu expressément en étant une raison suffisante. Il n'est pas douteux, par contre, que dans le terme général qu'elle a employé « cause étrangère qui ne lui soit pas imputable » elle ait prévu notamment la faute de la victime.

L'argument invoqué par l'arrêt qui nous semble le plus déterminant est celui qui est tiré de la notion de causalité.

La faute de la victime n'exonérerait le gardien de la chose inanimée de sa responsabilité qu'à condition de prouver non seulement qu'elle est bien la cause du dommage — il va de soi que si elle a été sans effet, on n'en tiendra même pas compte — mais qu'elle en est la cause exclusive.

Et il appartiendrait aux juridictions inférieures d'apprécier souverainement les différentes causes qui ont concouru à la réalisation de l'accident (1).

Plusieurs Cours d'Appel et Tribunaux auxquels la faute qui avait été prouvée ne semblait pas une cause suffisante du dommage, avaient déjà décidé de n'exonérer que partiellement le gardien.

M. Savatier s'éleva contre de telles décisions. La divisibilité de la présomption n'est pas admissible, affirme-t-il; et en présence d'une faute prouvée de la victime, la responsabilité du gardien doit disparaître, aucune proportion ne pouvant, à défaut de commune mesure, être fixée entre une « présomption de responsabilité » et une « faute » qui sont de nature totalement différente.

(1) Cf. en sens contraire. « Les pouvoirs des juges de fait en matière de Responsabilité civile. M. Fréjaville: *Semaine Juridique*, 1934, p. 657.

L'argument qui se base sur le nouveau fondement, bien près aujourd'hui d'être accepté, de la responsabilité du fait des choses inanimées, est extrêmement solide.

On n'envisage absolument pas un partage de responsabilité qui serait déterminé par la comparaison d'éléments entre lesquels n'existe aucune commune mesure.

La Chambre civile de la Cour de Cassation, dans un arrêt particulièrement important rendu le 1^{er} décembre 1936, vient de confirmer à nouveau sa jurisprudence consacrant le principe de la divisibilité de la présomption de responsabilité édictée par l'art. 1384.

Il n'est pas possible de prévoir dès maintenant les conséquences de cette décision, mais il semble, à en lire les motifs, que la Cour suprême ait voulu franchir une nouvelle étape et accroître de manière considérable la force de la présomption, peut-être en vue de préparer la voie à une modification de sa jurisprudence antérieure.

Un ouvrier au service d'un entrepreneur de peinture avait été victime, le 8 octobre 1925, d'un accident mortel causé par un fil électrique sous tension, alors qu'il était occupé à peindre les pylones supportant les câbles assurant le transport de l'énergie électrique, distribuée par la Société Béthunoise d'éclairage et d'énergie.

Sur l'action en Dommages-Intérêts basée sur l'art. 1384, engagée par les parents de la victime, la Cour de Douai décidant que l'imprudence de celle-ci ne devait pas exonérer complètement la Société gardienne de la ligne à haute tension, avait conclu à un partage de responsabilité et condamné la dite Société à verser une indemnité aux demandeurs.

Sans nous arrêter aux divers moyens du pourvoi — que la Cour rejette dans toutes ces parties — nous ne retiendrons que la solution adoptée sur ce problème particulier,

« Attendu, dit la Cour, que cette présomption de responsabilité posée par l'art. 1384, ne peut être détruite que
« par la preuve d'un cas fortuit, de force majeure ou d'une
« cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien ;
« que la faute de la victime lorsqu'il n'est pas établi qu'elle
« soit l'unique cause de l'accident, ne saurait exonérer totalement le gardien du principe général de responsabilité
« établi par ce texte. Or *attendu que l'arrêt constate qu'on*
« *ne saurait dire que l'imprudence du jeune R. soit l'unique*
« *cause de l'accident eu égard à l'existence d'une ligne à haute tension à proximité de laquelle la victime*
« *était employée à peindre les pylones.*

« Attendu qu'en l'état des faits ainsi constatés, L'ARRÊT
« A PU JUGER que la faute de la jeune victime n'excluait
« que pour partie la responsabilité de la Compagnie gardienne du réseau ».

La Chambre civile semble donc admettre — et c'est en cela que sa décision présente un intérêt considérable — la raison qui paraît avoir seule déterminé la solution de la Cour de Douai, à savoir *l'existence* d'une ligne à haute tension à proximité.

Il ne serait plus nécessaire dès lors de démontrer que la faute de la victime aurait pu être prévue ou évitée par le gardien de la chose inanimée, ou que cette faute n'a pas été la cause unique de l'accident ; la seule présence, l'existence de la chose inanimée suffirait à rendre son gardien responsable ; dans aucun cas il ne serait possible à ce dernier de s'exonérer complètement de sa responsabilité, la faute de la victime ne pouvant jamais aboutir qu'à une diminution des Dommages-Intérêts.

Nous ne croyons pas possible d'admettre qu'une responsabilité aussi considérable soit mise à la charge des gardiens de choses inanimées.

Par le fait même que la Cour d'Appel ne reconnaissait à la base de la responsabilité de la Société Béthunoise que *l'existence* des lignes, elle affirmait que rien ne pouvait être reproché à la gardienne de la ligne; et indépendamment de l'obligation d'avoir recours à un partage entre une « faute » et une « responsabilité », à laquelle conduit la solution adoptée par la Cour de Cassation, celle-ci comporte, croyons-nous, ainsi que toutes celles que nous avons précédemment citées, une violation des règles de causalité.

Comment en effet va s'établir la causalité des dommages ? On ne connaît de l'accident que trois choses : une faute, un préjudice et un lien de causalité entre l'une et l'autre. Du fait qu'il n'y a eu qu'une seule faute commise, elle seule peut être la cause du préjudice, à défaut de laquelle on a le droit d'affirmer qu'il n'y aurait pas eu d'accident. Et la responsabilité du gardien ne peut intervenir puisque le dommage n'est pas rattaché à son fait mais à celui de la victime.

« S'il y a co-existence de la faute de la victime et de la responsabilité présumée du gardien, explique la Cour de Paris dans un arrêt du 21 mars 1931 (1), celle-ci est atténuée et partagée entre lui et la victime ; cette réciprocité des torts a simplement pour effet de déterminer une réduction du chiffre des Dommages-Intérêts. »

Réciprocité des torts ? Faut-il reprocher au gardien d'être propriétaire d'une automobile ou de s'être promené ce jour-là ? Mais si c'est là un tort, que dire de la faute de la victime dont l'accident a été la conséquence directe et immédiate ?

(1) Gaz. pal. 1931.1.795.

On aperçoit parfaitement la pensée secrète de la Cour de Cassation qui refuse de rendre responsable de toutes les suites de la collision, la victime qui n'aura commis qu'une faute relativement légère, eu égard au chiffre important des dommages-intérêts réclamés.

Elle se réfugie d'ailleurs le plus souvent derrière l'arrêt de la Cour d'Appel contre lequel a été formé le pourvoi. Celle-ci a apprécié souverainement à quelle cause devait être imputé le dommage ; et si après avoir relevé une faute de la victime, l'automobiliste n'est pas complètement exonéré, c'est que la Cour a estimé, d'après les circonstances de fait, que l'accident était partiellement imputable à son véhicule. Et les juges suprêmes ne se soucient pas de contrôler la relation de cause à effet, il leur suffit que la Cour d'appel ait jugé que la faute de la victime n'était pas la cause « exclusive » de l'accident (1).

(1) Nous avons vu au cours du 1^{er} chapitre de cet ouvrage, que la Chambre civile de la Cour de Cassation entendait exercer désormais un contrôle sur le lien de causalité existant entre la faute prouvée et le préjudice. La Chambre des Requêtes ne s'est par contre jamais rangée à cette opinion, et elle admet sur ce point la décision de la Cour d'Appel sans la discuter.

Les arrêts précités de la Chambre des Requêtes qui ont décidé que la faute de la victime ne devait pas faire disparaître entièrement la responsabilité du gardien, ne font que reproduire la solution de la Cour d'appel.

Et dans presque tous les autres arrêts qui consacrent le principe de l'indivisibilité, elle s'empresse d'affirmer qu'aux termes de l'arrêt de la Cour d'Appel, l'accident est dû *uniquement* à la faute de la victime.

Il semble enfin que la Chambre civile elle-même, les quelques fois où elle a eu à connaître de la question, n'ait pas cherché à contrôler les raisons de fait qui ont déterminé la décision de la Cour d'Appel, notamment l'arrêt du 1^{er} décembre 1936 dans lequel on peut lire : « att. qu'en l'état des faits ainsi constatés, l'arrêt a pu juger que la faute de la victime n'excluait que pour partie la responsabilité de la Compagnie ».

Ce n'est qu'une nouvelle expression de l'indécision de sa jurisprudence en matière de responsabilité. De même qu'elle hésitait auparavant à laisser s'étendre le domaine et les effets de l'art. 1384, elle se refuse maintenant à le voir disparaître complètement lorsqu'il se trouve en présence de l'art. 1382.

Nous estimons quant à nous, qu'on s'est montré suffisamment sévère à l'égard du gardien des choses inanimées en le déclarant « en principe » responsable. L'automobiliste prudent qui observe scrupuleusement les règlements, ne peut être poursuivi par cette responsabilité lorsqu'il se trouve en présence d'individus négligents qui n'ont pas su prendre les mêmes précautions que lui.

Responsable sans qu'on ait besoin de prouver aucune faute de sa part ; responsable lorsqu'il prouve qu'il n'a commis aucune faute, il ne peut l'être encore lorsqu'il prouve une faute de sa victime et que cette faute a bien été la cause de l'accident. Et si les juges veulent malgré tout le condamner, ils ne le pourront, selon nous, qu'en vertu d'une faute générale d'imprudence — eu égard aux dangers particuliers de la circulation automobile — qui aura son siège dans l'art. 1382, la coexistence des deux responsabilités édictées par les articles 1382 et 1384 n'étant pas juridiquement admissible.

Et n'est-il pas permis de considérer comme consacrant cette solution la théorie admise aujourd'hui par la plus grande partie de la jurisprudence, aux termes de laquelle la faute de la victime n'exonérera complètement le gardien de la chose inanimée que si elle constitue, non pas seulement une cause étrangère, mais un cas fortuit. Un cas fortuit, c'est-à-dire un événement absolument imprévisible et inévitable.

« Faute de la victime qui n'a pas réalisé le cas de force
« majeure ou la cause étrangère non imputable au conduc-
« teur — c'est-à-dire qui n'ait pu être prévue ni empêchée »
— trouve-t-on dans un arrêt de la Ch. des Req. du 7 mai
1934 (1); et en 1936 (2) de cette même Chambre, « ... Faute
« de la victime, qui constitue pour l'automobiliste la cir-
« constance étrangère imprévisible et inévitable l'exoné-
« rant de la présomption de l'art. 1384 ».

Citons enfin les termes plus précis encore d'un arrêt
de la Chambre Civile du 26 mars 1934 (3).

« L'auteur d'un accident d'automobile ne saurait être
« libéré de la présomption de responsabilité mise à sa char-
« ge par l'art. 1384 s'il résulte des circonstances de la cause
« que l'événement invoqué par lui comme déterminant à
« son profit ladite présomption étant susceptible d'être pré-
« vu et empêché, ne constituait pas un cas fortuit et n'ex-
« cluait pas l'existence d'une faute à lui imputable.

« Ainsi lorsque le conducteur d'un troupeau de veaux
« a été renversé sur la route par une automobile venant à
« sa rencontre, le chauffeur ne saurait être exonéré par cette
« circonstance qu'un des veaux serait venu se jeter sur
« l'auto, ce motif ne constituant pas nécessairement le cas
« fortuit et n'excluant pas la faute dudit chauffeur ».

La Cour de Cassation semble donc admettre ainsi, que
la faute de la victime, absolument imprévisible et inévitable
de la part du conducteur de l'automobile, exonérera com-
plètement celui-ci de toute responsabilité. Il n'est plus pos-
sible en effet, dans cette hypothèse, de lui reprocher quoi

(1) Req. 7 mai 1934. Gaz. pal. 1934.2.85.

(2) Req. 25 novembre 1936. Gaz. pal. 24 et 25 janvier 1937.

(3) Civ. 26 mars 1934. Gaz. pal. 1934.1.963.

que ce soit. Et elle ne l'exonérera par contre que partiellement s'il lui avait été possible de la prévoir ou d'en éviter les conséquences.

Mais ce qu'on reproche alors à ce conducteur, c'est de n'avoir pas prévu ou évité la faute de la victime ; c'est donc une véritable faute de sa part, qui ne se rapporte nullement à la responsabilité édictée par l'art. 1384, et n'a d'autre fondement que l'art. 1382.

Sans doute, si, circulant sur une route nationale, je trouve en face de moi un troupeau de veaux ou de moutons courant de côté et d'autre et me barrant le chemin, je suis en droit de reprocher à leur gardien de mal surveiller ses bêtes ; mais mon premier mouvement sera cependant de ralentir, jusqu'à m'arrêter, parce qu'il est normal que je m'attende à une réaction stupide ou maladroite de la part d'un animal.

De même, me trouvant à proximité d'un groupe d'enfants, j'ai le devoir de redoubler de précautions et je dois prévoir toute espèce de geste irréfléchi de leur part. Si, par malheur l'un d'eux vient se jeter sous ma voiture, je suis en faute de ne pas avoir prévu la bêtise, la faute que lui-même a pu commettre.

Il n'est nullement nécessaire de faire appel à l'art. 1384 et s'il y a partage de responsabilités, il interviendra entre deux responsabilités de même nature et comparables entre elles.

*
* *

Nous paraissions avoir perdu de vue le problème particulier des collisions, que nous devons traiter ici.

Il nous suffit de lui appliquer les conclusions auxquelles nous sommes parvenus.

Pour toutes les raisons que nous venons d'exposer le gardien à l'encontre duquel on n'a pu établir aucune faute, doit être exonéré de toute responsabilité lorsqu'il aura, lui, réussi à prouver une faute de son adversaire et que cette faute constituera le cas fortuit ou la cause étrangère, imprévisible et inévitable. La présomption qui pesait contre lui est détruite conformément aux règles édictées par la jurisprudence, et il ne peut être tenu d'aucune réparation.

La seule faute prouvée à la charge de l'autre partie apparaissant nécessairement comme la cause exclusive de l'accident, il sera en outre indemnisé de l'intégralité des dommages qu'il aura éprouvés.

L'art. 1384 dont on regrettait l'influence sans cesse croissante n'aura joué à l'encontre d'aucun des deux plaignants.

Seul l'art. 1382 aura trouvé son application.

Et il semble que cette solution devrait rallier l'opinion de toute la doctrine, notamment celle des adversaires les plus déterminés de la notion de responsabilité objective.

CONCLUSION

Parvenu au terme de cette étude, il convient, tâche particulièrement délicate et dangereuse en pareille matière, d'y apporter une conclusion.

Nous nous sommes contentés jusqu'alors d'exposer tout le système de notre jurisprudence en matière de responsabilité civile sans chercher à dévoiler le sentiment qui l'a inspiré ni à en critiquer les conséquences.

Le moment est venu de regarder un peu plus loin que la simple interprétation des textes juridiques et que le seul énoncé des décisions de jurisprudence, et de découvrir la véritable raison de toute l'évolution dont a été l'objet depuis 40 ans, le problème de la responsabilité civile. Nous verrons alors si le but poursuivi par la Cour de Cassation s'est trouvé effectivement réalisé, et si d'autre part il apparaît aujourd'hui qu'il aurait pu l'être différemment, d'une manière plus simple, plus rapide...

L'individualisme est chaque jour chassé davantage de la vie moderne.

L'homme est libre encore sans doute, mais il est libre dans une société organisée, aux règles de laquelle il est obligé de se conformer ; il est libre mais à condition qu'il ne cause aucun préjudice à ses semblables ; à condition que son activité soit sanctionnée par une responsabilité extrêmement étroite, une responsabilité de plein droit, parce qu'il faut protéger le faible contre le fort, parce que chaque individu constitue un rouage de l'organisation sociale, qu'il lui est assigné une place bien souvent par les hasards de son

rang et de son éducation et que la société a le devoir de corriger, dans la mesure où cela lui est possible et au nom de la seule justice, les inégalités qui se révèlent dès la naissance.

Des Economistes, des hommes de Gouvernement aussi, ont condamné cette tendance nouvelle, au nom du Progrès qu'ils ne voient que dans le développement, à l'abri de toute contrainte, de la personnalité humaine.

Chaque entrave apportée par le législateur à la liberté des individus emprisonne et diminue leur activité ; l'intérêt personnel qui demeure toujours le stimulant le plus puissant de l'homme doit être entretenu chez lui comme sa qualité la plus précieuse.

A côté du monde économique, notre droit lui aussi devait subir l'influence de cette évolution dont M. Ripert rend responsable l'esprit démocratique.

Comprise aujourd'hui comme une Méthode de Gouvernement dont nous n'entendons nullement faire une apologie, qui serait en dehors de notre sujet, la démocratie va apparaître ici comme un sentiment, une psychologie nouvelle et toute différente.

Il faut supprimer tout d'abord l'aspect anarchique que présentait le régime libéral et individuel ; la société forme un tout qu'il convient d'organiser dans tous ses détails et de confier à une direction unique. Tous les membres en sont solidaires, et chacun collaborant à l'œuvre générale est en droit d'exiger une garantie contre les risques auxquels l'exposent ceux que le sort a plus favorisés que lui-même.

Le sentiment démocratique veut aussi que les hommes cherchent, autant qu'ils en ont le pouvoir, à réaliser une œuvre de justice. Il veut, non pas, suivant l'expression de

M. Ripert, « que l'on désarme toutes les forces et que l'on secoure toutes les faiblesses », il veut que la loi civile s'efforce de corriger l'injustice des coups du sort.

On ne s'était occupé jusqu'alors que de l'auteur de l'accident. La responsabilité qui devait jouer à son égard, avait un fondement purement moral, tout acte *illégitime* qui cause un préjudice à autrui, constituant son auteur en faute et entraînant sa responsabilité.

« Le droit moderne ne regarde plus du côté de l'auteur « de l'acte, mais du côté de la victime, nous dit M. Ripert. « Ce que veut la victime, c'est obtenir réparation. Il lui « importe peu que le juge approuve ou blâme l'acte qui a « été la cause du dommage, que la faute soit ou non établie ; le dommage subsiste, qui ne saurait être toléré » (1).

M. Ripert, dans le même ouvrage, regrette « que le déclin de l'idée religieuse empêche la plupart des hommes « de croire que les malheurs qui les accablent peuvent être « voulus par une Providence aux desseins inconnus, et que « la douleur éprouvée peut être une bonne souffrance, propre à purifier l'âme » (2).

Nous avons lu avec surprise sous la plume de l'éminent civiliste, un tel fatalisme, et ce désir de démontrer l'inanité de toute entreprise humaine. La justice que l'homme s'efforce tout de même, dans la mesure de ses moyens, de réaliser autour de lui serait à ce point vaine et illusoire ? Bien plus, elle serait inutile et même dangereuse !

Nous persistons quant à nous à penser que ce n'est pas seulement un sentiment de sympathie qui a fait se tourner vers la victime, mais que l'équité veut que l'on considère

(1) Ripert : *Le Régime démocratique et le Droit Civil* N° 169.

(2) Ripert : *Le Régime démocratique et le Droit moderne* N° 184.

d'abord son sort que l'on se préoccupe avant tout de la réparation des dommages qui lui ont été causés, après quoi la question de la responsabilité pourra se poser et l'on cherchera à déterminer les coupables.

Telle est, croyons-nous, la signification qu'il convient de donner à l'évolution de tout le problème de la responsabilité civile.

La Cour de Cassation a délaissé peu à peu, dans la majeure partie des cas, la conception subjective et morale, qui existait de tout temps à la base de la responsabilité : devoir de conscience de s'abstenir de toute faute.

Elle l'a délaissée en fait parce que des nécessités pratiques pressantes lui imposaient cette solution, mais elle l'a délaissée à regret ; et pour ne pas rompre complètement et définitivement avec le passé, de peur aussi des répercussions considérables que ne devait pas manquer d'entraîner le nouveau fondement assigné à la responsabilité, elle s'est réfugiée et se maintient avec ténacité dans une position intermédiaire, sur un terrain transactionnel, qui, s'il a eu le mérite de rallier la plupart des partisans des deux opinions adverses, a conduit et est appelé à conduire encore à d'innombrables difficultés d'application, et révèle en outre des contradictions et un certain illogisme.

La notion de garde qui a été introduite dans notre droit par Messieurs Mazeaud n'a en réalité jamais été précisée ni définie d'une façon catégorique, et on n'a jamais su, exactement à qui elle s'appliquait.

Nous n'en condamnons pas *a priori* le principe « parce qu'on peut, suivant l'expression de Bergson, donner aux mots le sens qu'on veut, pourvu qu'on le définisse d'abord » mais encore faut-il qu'on le définisse !

La Garde, au sens de l'art. 1384, n'est pas la Garde matérielle, il n'est plus possible d'en douter ; le berger n'est pas responsable de son troupeau, parce qu'il n'en est pas le gardien juridique, et cela bien qu'il en ait incontestablement la garde, au sens vulgaire du mot. Et déjà, regrettons qu'il ait été fait choix, pour désigner cette idée, tout de même nouvelle, d'une expression déjà existante, et ayant une signification différente.

On n'a pas à garder les objets inanimés, nous dit M. Esmein ; on est propriétaire ou l'on en a l'usage. Si c'est un bâtiment on veille à son entretien, si c'est une machine on en dirige ou surveille la marche. Mais on ne les a pas sous sa garde, ils ne peuvent pas s'échapper ou s'enfuir comme des animaux ou des prisonniers.

Mais était-il besoin, au surplus, d'avoir recours à cette notion pour résoudre le problème de la Responsabilité ?

Quelle que soit la qualité qui ait déterminé le choix qu'on en a fait, le gardien n'est autre que l'individu considéré comme responsable auquel on s'adresse en vue d'obtenir réparation du préjudice qu'on a subi.

La pratique a révélé que le gardien, tel que l'entend la Cour de Cassation n'était pas le gardien, au sens vulgaire du mot, ni le propriétaire, mais que l'obligation de garde s'attachait d'abord à l'usage. L'usager, c'est celui qui se sert de la chose, celui qui a sur elle un pouvoir de direction et de surveillance, celui qui à la fois en tire profit et doit en supporter les risques.

C'est ce dernier que doctrine et jurisprudence désignent comme responsable aux termes de l'art. 1384 du Code Civil.

Mais on n'a recours à l'obligation de garde qu'on met à sa charge, et dans laquelle on veut voir le fondement de sa responsabilité, qu'une fois que le choix du responsable a

été fait ; on ne l'invoque que pour justifier sa responsabilité en vertu du principe traditionnel de la faute.

Nous admettons parfaitement qu'à celui qui a la direction d'une entreprise, incombe une obligation de surveillance, et que son défaut de surveillance, qui se révèle par la survenance d'un accident, doit entraîner sa responsabilité. Il n'en reste pas moins que la responsabilité de l'art. 1384 a été édictée en raison des dangers nouveaux que présentait l'accroissement considérable du machinisme, et que l'usager a été désigné immédiatement comme devant supporter cette responsabilité parce que, tirant profit de la chose, il était normal qu'en contrepartie il ait la charge des risques qui pouvaient en résulter pour des tiers.

C'est cette idée qui la première a guidé le choix de la jurisprudence, et elle n'a d'autre signification, selon nous, que la consécration de la Notion de Risque et de cette responsabilité objective, que se refuse à reconnaître la Cour de Cassation.

Et il n'est pas douteux que le jour elle sera admise, tout le problème de la Responsabilité se trouvera simplifié.

Les Magistrats qui siégeaient à la Cour suprême en 1896 ne soupçonnaient certes pas les difficultés sans nombre que devaient provoquer par la suite les applications pratiques de leur jurisprudence éminemment sage et humaine.

Pour nous en tenir aux véhicules, la question de l'application même de l'art. 1384 aux automobiles, la question des collisions d'automobiles, la question enfin de la responsabilité en cas d'accident causé par une voiture volée, lorsqu'elles se présentèrent pour la première fois devant les Tribunaux, donnèrent lieu à des difficultés considérables dont certaines, aujourd'hui encore, ne sont pas résolues. Et pour certaines d'entre elles, une solution n'apparaît possible qu'à

la condition de violer les principes auparavant admis à la base même de l'art. 1384.

Toute la théorie édifiée par la jurisprudence sur les termes si concis d'un texte rédigé, voici plus d'un siècle, est incontestablement une œuvre de génie. Ne peut-elle aussi être considérée comme un « tour de force » ; tour de force dont on a aujourd'hui épuisé les ressources ?

Combien de discussions de doctrines, de contradictions dans la jurisprudence, de notions nouvelles créées de toutes pièces et abandonnées quelques années plus tard, pour respecter la lettre d'un texte qui ne pouvait avoir prévu les hypothèses auxquelles on voulait l'appliquer ? Distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, choses dange-reuses, notion de garde, interprétation du « fait de la chose »... Monument admirable lorsqu'on est parvenu au terme de la tâche, mais au prix de combien d'indécisions de la jurisprudence, et qu'on ne peut au surplus considérer comme achevée dans une matière aussi changeante que la responsabilité.

La circulation automobile, nous l'avons dit, au début de cette étude, s'est développée depuis le début du siècle à un tel point que c'est à son sujet que se sont révélées presque toutes les difficultés d'interprétation des textes édictés en matière de responsabilité civile.

C'est elle qui fut l'occasion des principales discussions de doctrine et de jurisprudence soulevées par l'application de l'art. 1384, et il nous semble qu'elle constitue une matière suffisamment importante (et « abondante », à en juger par les nombreux procès auxquels elle donne lieu), pour faire l'objet d'une loi spéciale ; loi qui préciserait l'état actuel de la question en faisant disparaître les termes équivoques — qui donnèrent lieu à tant de difficultés — des

textes dont nous disposons aujourd'hui, et qui, tout en apportant plus de certitude aux judiciaires, simplifierait considérablement la tâche de la jurisprudence future.

Vu et permis d'imprimer :

Caen, le 26 février 1937

Le Recteur :

R. DEEMERY.

Vu : le Doyen,

H. NEZARD.

Vu : le Président de Thèse,

M. FRÉJAVILLE.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- AUBRY et RAU. — *Cours de Droit Civil Français* (5^e édition, revue et complétée par E. Bartin).
- COLIN et CAPITANT. — *Cours Elémentaire de Droit Civil Français*.
- PLANIOI et RIPERT (et autres). — *Traité pratique de Droit Civil*.
- JOSSERAND. — *Cours de Droit Civil positif français*
- MAZEAUD. — *Traité de la Responsabilité Civile délictuelle et contractuelle* (2^e édition).
- LALOU. — *La Responsabilité Civile*.

OUVRAGES SPÉCIAUX

- BESSON. — *La Notion de Garde dans la Responsabilité du fait des choses* (Thèse, Dijon 1927).
- LE BONHEUR. — *La Responsabilité Civile en cas de collision de véhicules* (Thèse, Paris 1931).
- TOUREN. — *De la responsabilité résultant des collisions de véhicules terrestres, fluviaux et aériens* (Thèse, Montpellier, 1933).
- LUBMANN. — *La théorie française de la Responsabilité du fait des choses inanimées* (Thèse, 1933).
- R. DE LESTANG. — *Les collisions de véhicules*.
- LUCO. — *Du conflit des présomptions de faute à l'occasion des collisions des véhicules* (Thèse, Rennes 1928).

DAVID. — *La notion de fait de la chose dans l'article 1384*
(Thèse, Lille 1934).

DORMINJON. — *La collision automobile devant la jurisprudence* (Thèse, 1936).

PIGNY. — *Essai sur la responsabilité civile qui naît des collisions de véhicules* (Thèse, 1936).

NOTES

M. JOSSERAND.

D. 1900.2.289.

D. 1928.1.97.

D. 1929.2.41.

D. 1931.2.129.

M. RIPERT.

D. 1925.1.5.

D. 1927.1.95.

D. 1930.157. (Rapport M. le Conseiller Le Marc'hadour et conclusions M. Matter).

M. ESMEIN.

S. 1927.1.137.

S. 1931.1.121.

M. MAZEAUD.

S. 1928.1.177.

S. 1933.1.257.

M. SAVATIER.

D. 1925.2.41.

D. 1927.2.169.

D. 1930.1.81.

D. 1930.1.137.

D. 1933.1.57.

D. 1934.1.30.

D. 1935.2.17.

M. FRÉJAVILLE.

Semaine juridique, 1933, p. 748.

D. 1936.1.17.

CHRONIQUES

M. JOSSERAND.

Dalloz hebdomadaire : 1927, p. 65.

1928, p. 33.

1930, p. 5.

1930, p. 25.

1931, p. 69.

1935, p. 41.

M. MAZEAUD.

Dalloz hebdomadaire : 1928, p. 21.

M. CAPITANT.

Dalloz hebdomadaire : 1927, p. 50.

1930, p. 29.

M. SAVATIER.

Dalloz hebdomadaire : 1929, p. 65.

1931, p. 9.

M. LALOU.

Dalloz hebdomadaire : 1933, p. 93.

ARTICLES

M. DEREUX. — Des collisions d'automobiles ou cycles dont les causes n'ont pu être établies (*Lois Nouvelles*, 1930, p. 151).

- M. CHAUVEAU. — Examen synhtétique des questions de responsabilité civile (*Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1933, p. 337).
- M. SAVATIER. — Le jeu de l'assurance en cas de dommages réciproque avec responsabilité partagée. (*Revue Générale des Assurances Terrestres*, 1933, p. 501).
- M. FRÉJAVILLE. — Les pouvoirs des juges du fait en matière de responsabilité civile. (*Semaine juridique*, 1934, p. 657).
- M. GORPHE. — La responsabilité du fait des automobiles en droit comparé. (*Revue critique de législation et jurisprudence*, 1935, p. 166).

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CHAPITRE I. — FAUTES PROUVÉES A LA CHARGE DE L'UN ET L'AUTRE GARDIEN	19
CHAPITRE II. — AUCUNE FAUTE PROUVÉE A LA CHARGE DE L'UN ET L'AUTRE GARDIEN.....	39
Section I. — Conditions d'existence des deux présomptions	42
I. — La notion de choses dangereuses.....	43
II. — Hypothèse de préjudice unilatéral.....	48
III. — Dommage causé par le fait des choses.....	53
Section II. — Effet des deux présomptions de responsabilité	68
I. — Neutralisation des présomptions.....	68
II. — Cumul des présomptions.....	76
III. — Solutions intermédiaires	87
CHAPITRE III. — FAUTES PROUVÉES A LA CHARGE D'UN SEUL DES GARDIENS.....	99
CONCLUSION	115
BIBLIOGRAPHIE	123

